DOCUMENTACION
BRIGADIER
PALAZZI

C36/2A

ANTECEDENTES PROYECTO MULTINACIONAL AMPTE

PARTICIPACION DE LA FAA - DICIEMBRE 1984

TRABAJO PUBLICADO EN AEROESPACIO N° 144 MAR-ABR 1985

COMO "EL PRIMER COMETA ARTIFICIAL"

N°

invicta

VELOX
Confeccionado en cartulina Witcelor
INDUSTRIA ARGENTINA

Vcom. PALAZZI

9 fotos color
9 ✓ b/n

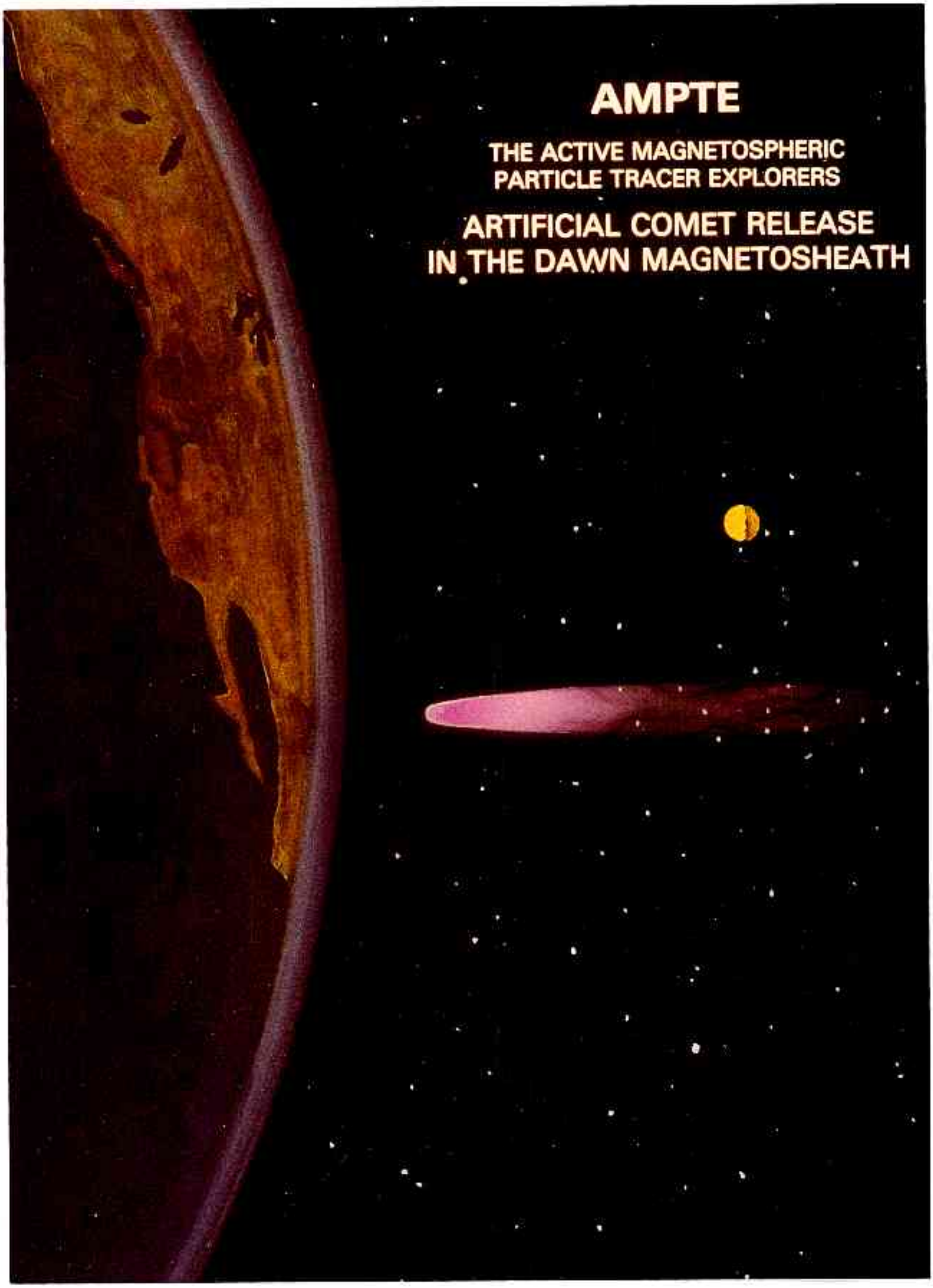
Presidencia de la Nación
Casa Militar

1

C36 /2A

18 FOTOS

1 DIAPOSITIVO

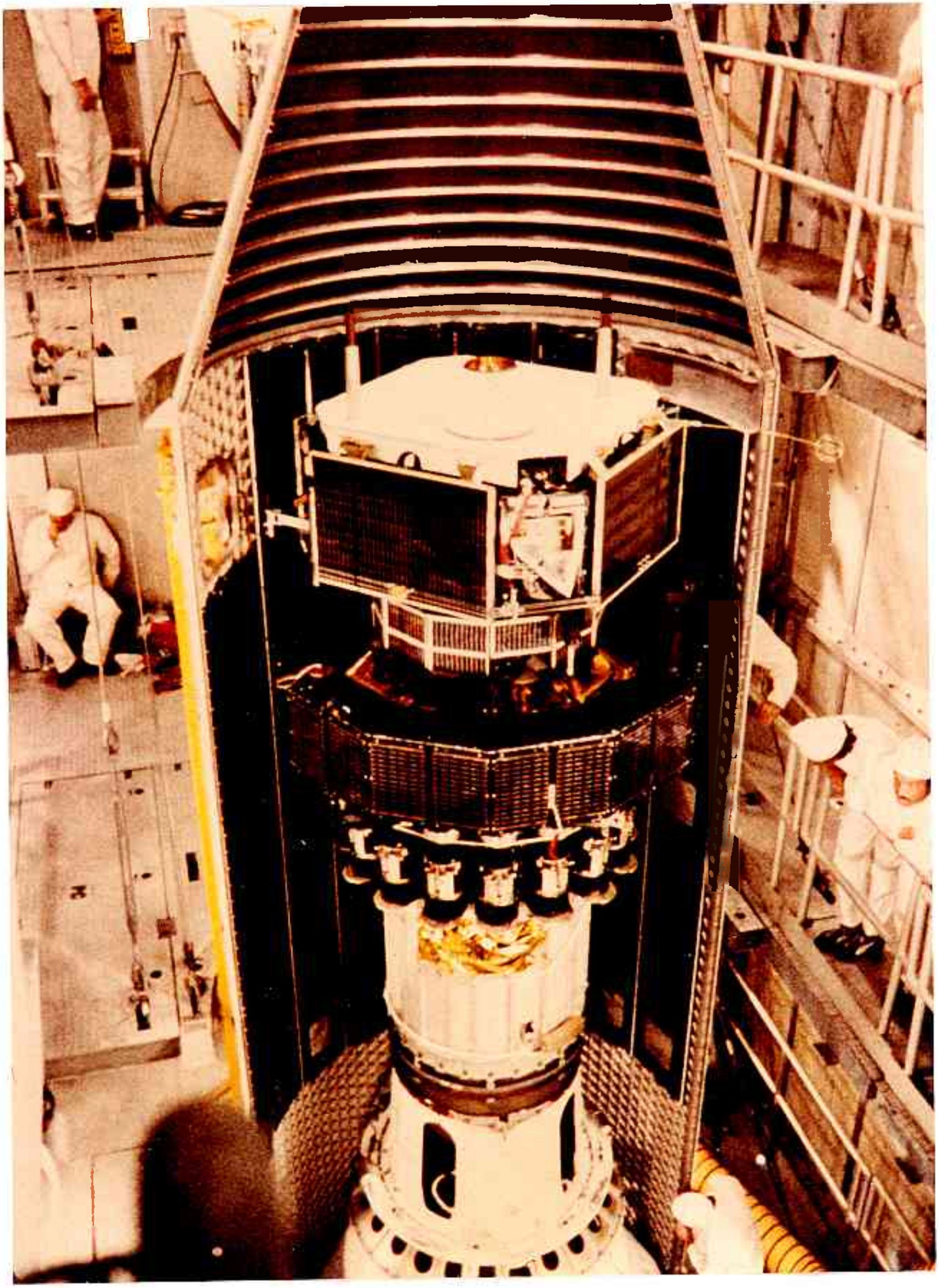


AMPTE

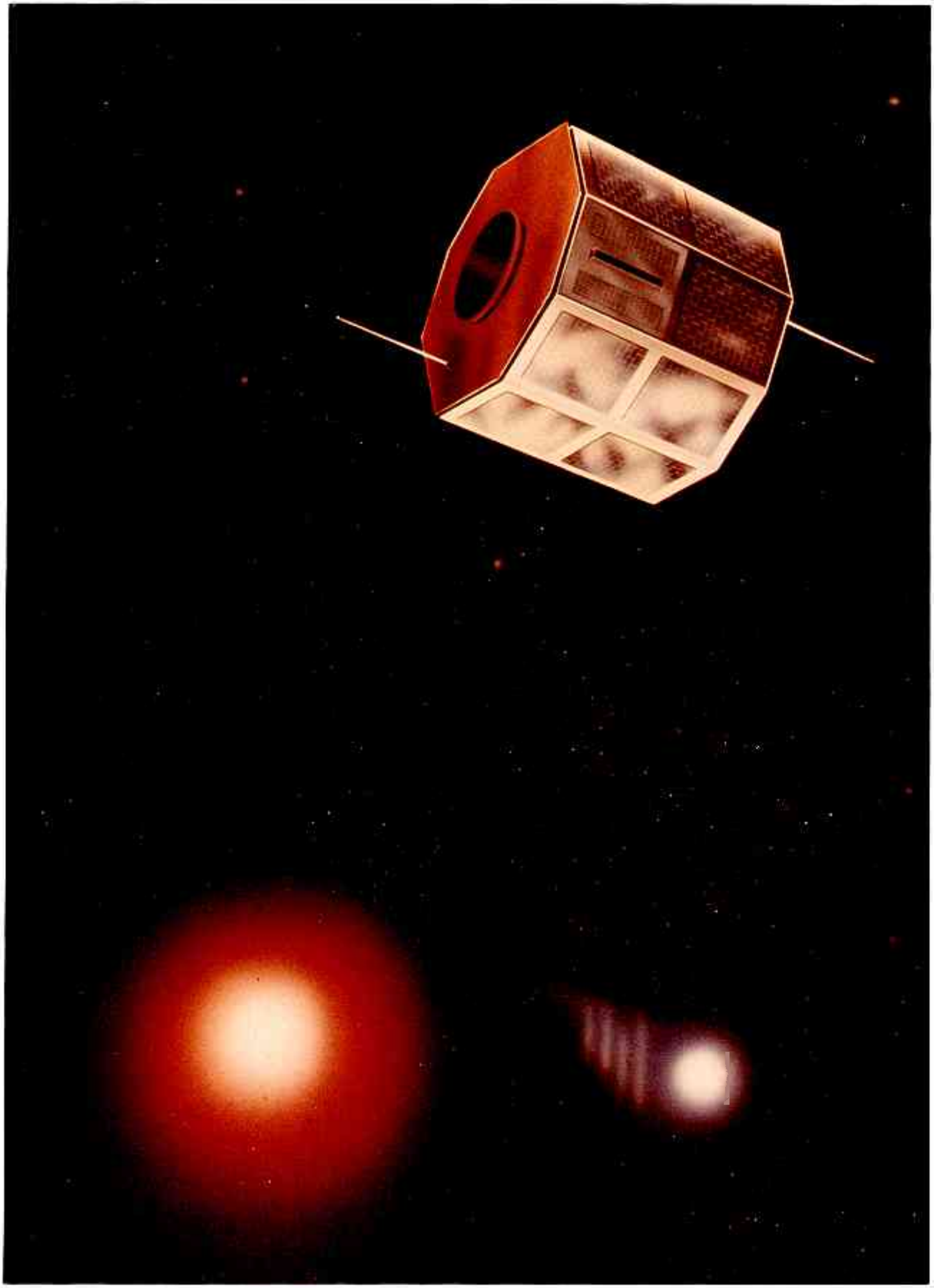
THE ACTIVE MAGNETOSPHERIC PARTICLE TRACER EXPLORERS

ARTIFICIAL COMET RELEASE IN THE DAWN MAGNETOSHEATH

Simulação
Cometa artificial



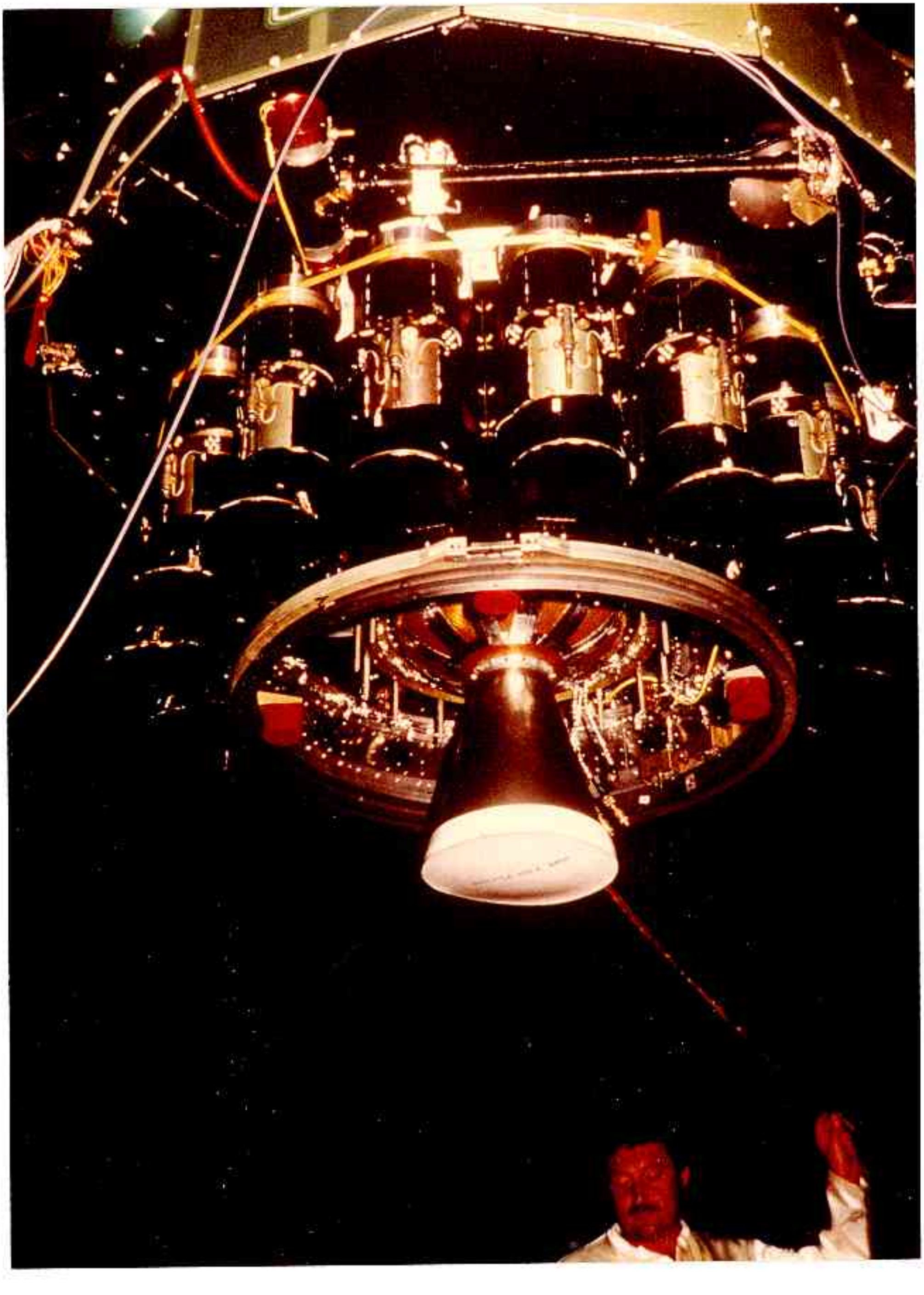
Inserción dentro del colete.



Nube roja: nube litio (inyectada desde Chamical a 700 km en 1973) tiempo de ionización una hora.

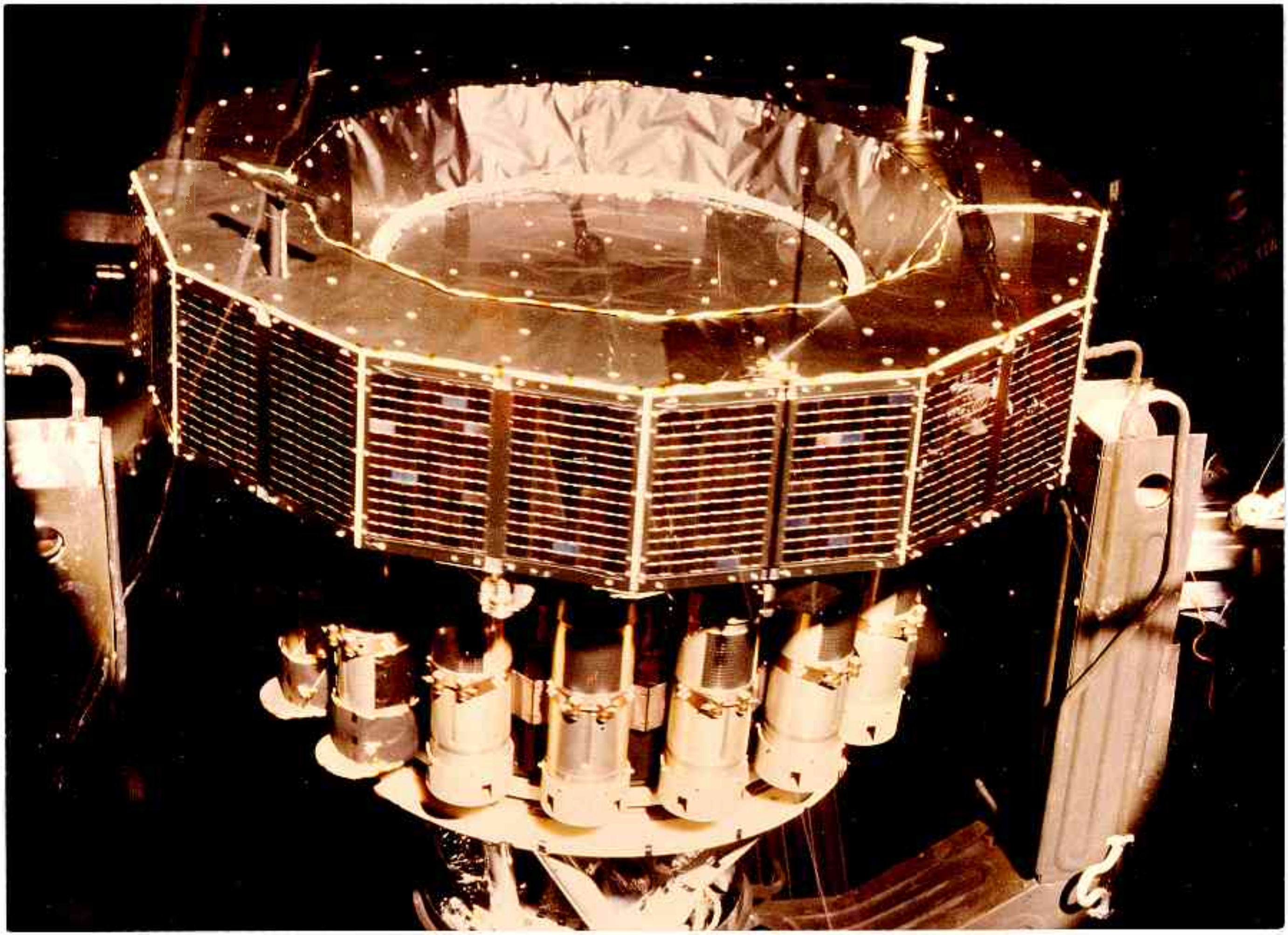
Azul: europio – 1ª vez que se inyectaba en nov. 73 en el mundo. tiempo de ionización 60"

[Satélite simulado



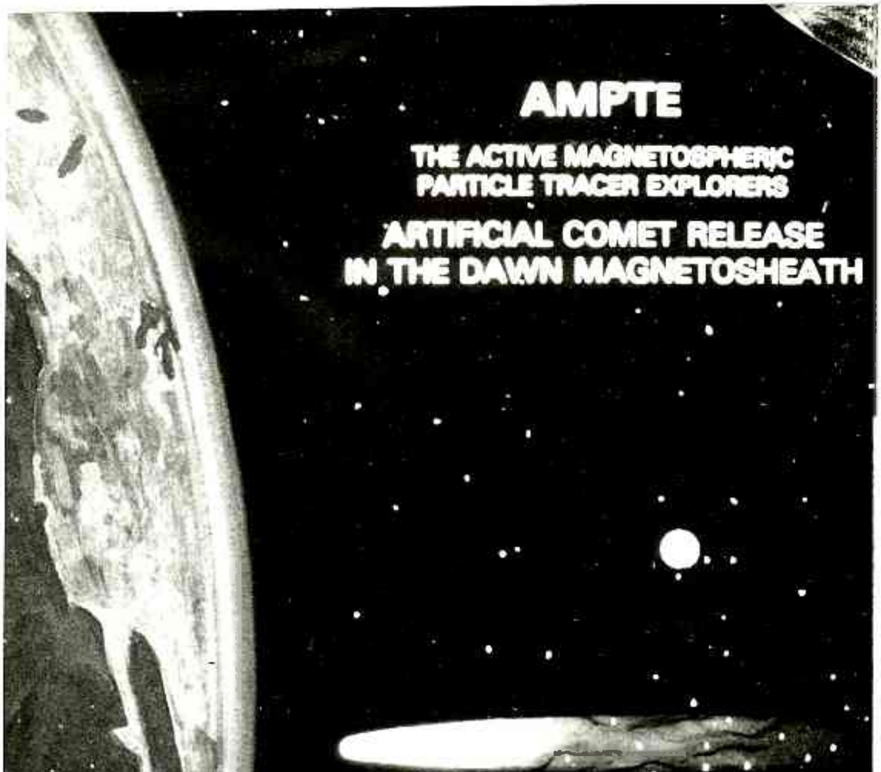
vista desde abajo

motor cohete de estado sólido de apogeo que lo eleva al IRM desde el apogeo inicial de la órbita de transición de 54.000 km a 120.000 manteniendo el perigeo alrededor de los 500 km.



II R M y contenedores
celulas solares y parte superior

⟹

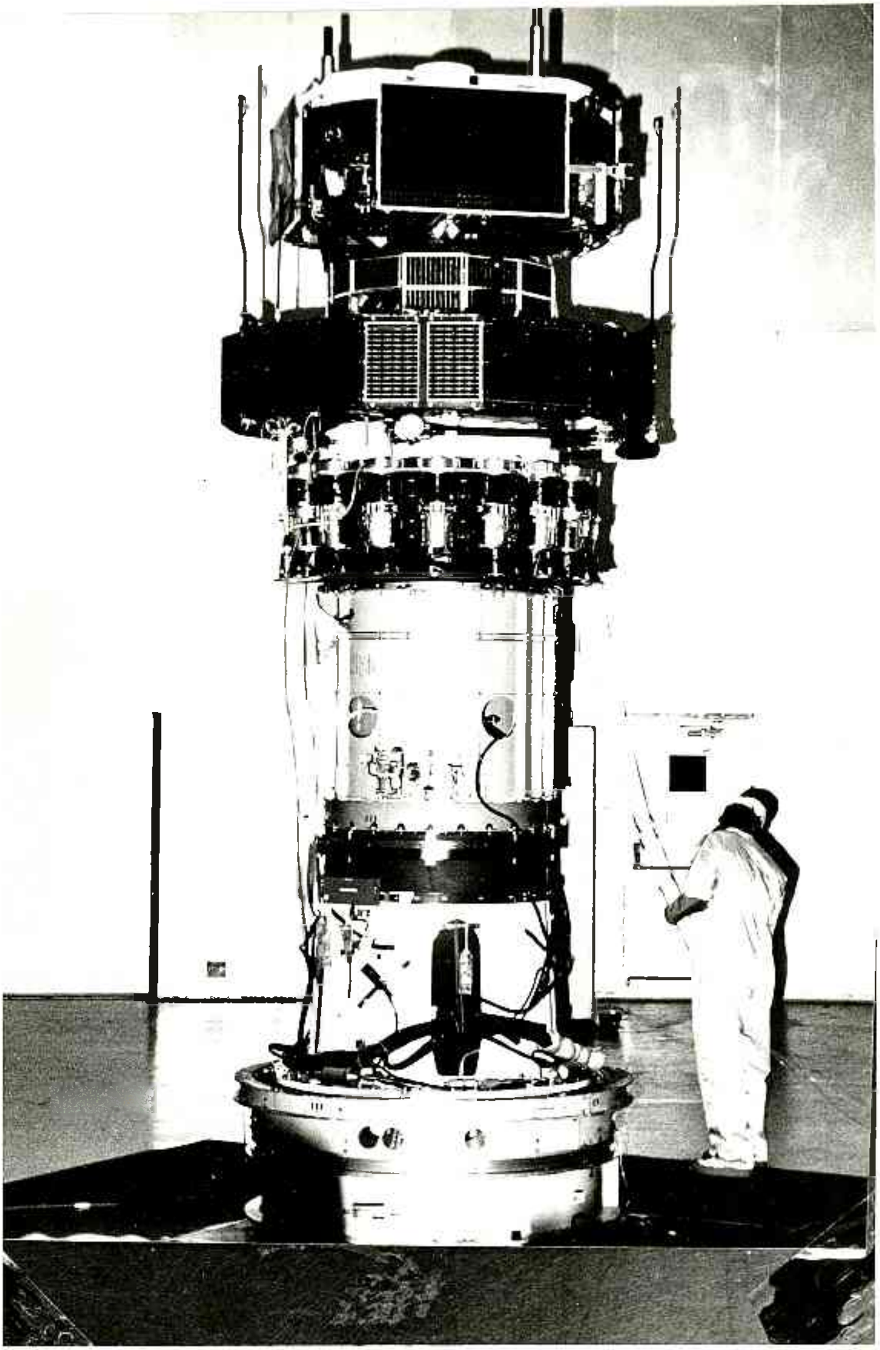


AMPTE

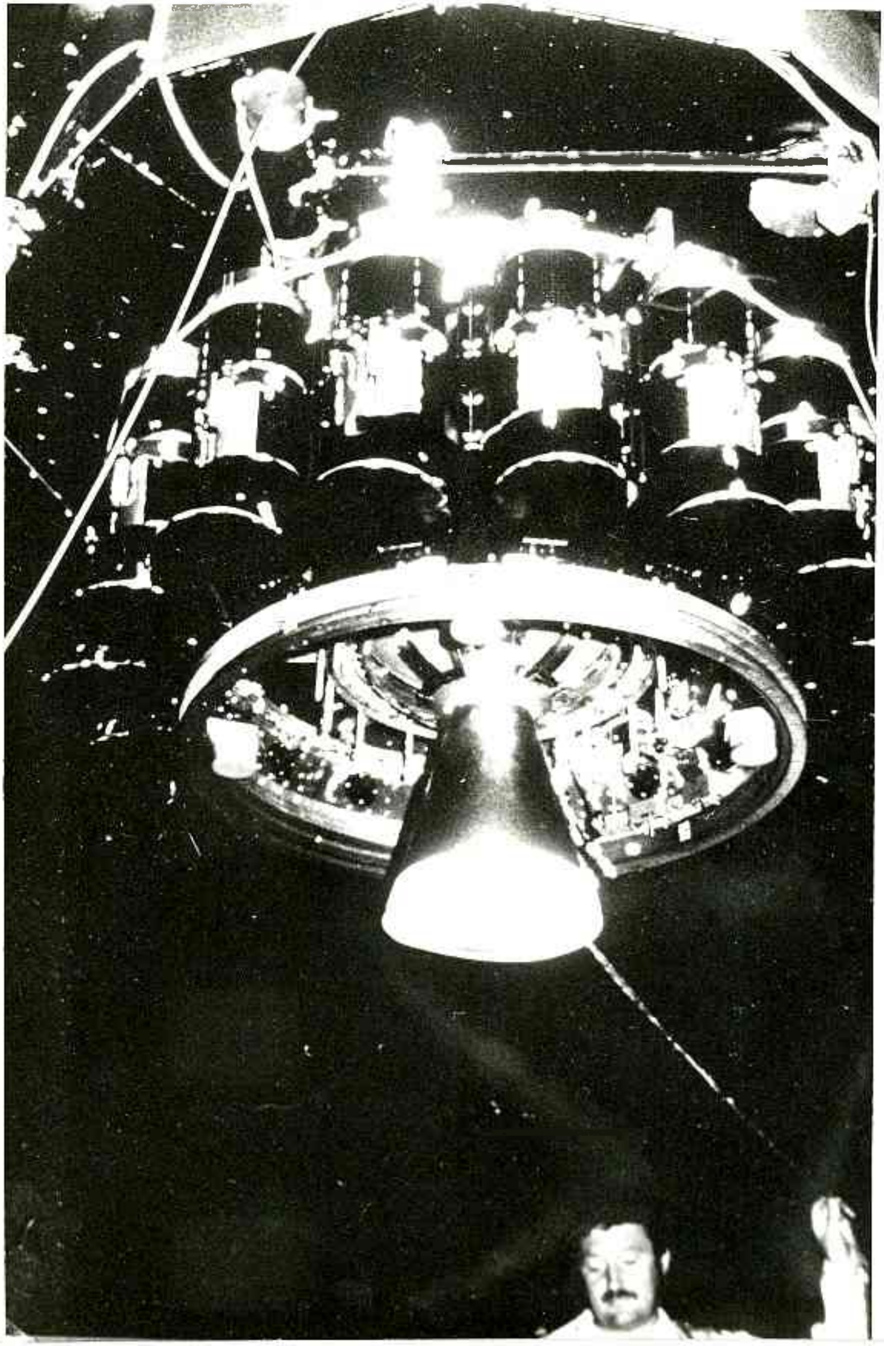
THE ACTIVE MAGNETOSPHERIC PARTICLE TRACER EXPLORERS

ARTIFICIAL COMET RELEASE IN THE DAWN MAGNETOSHEATH

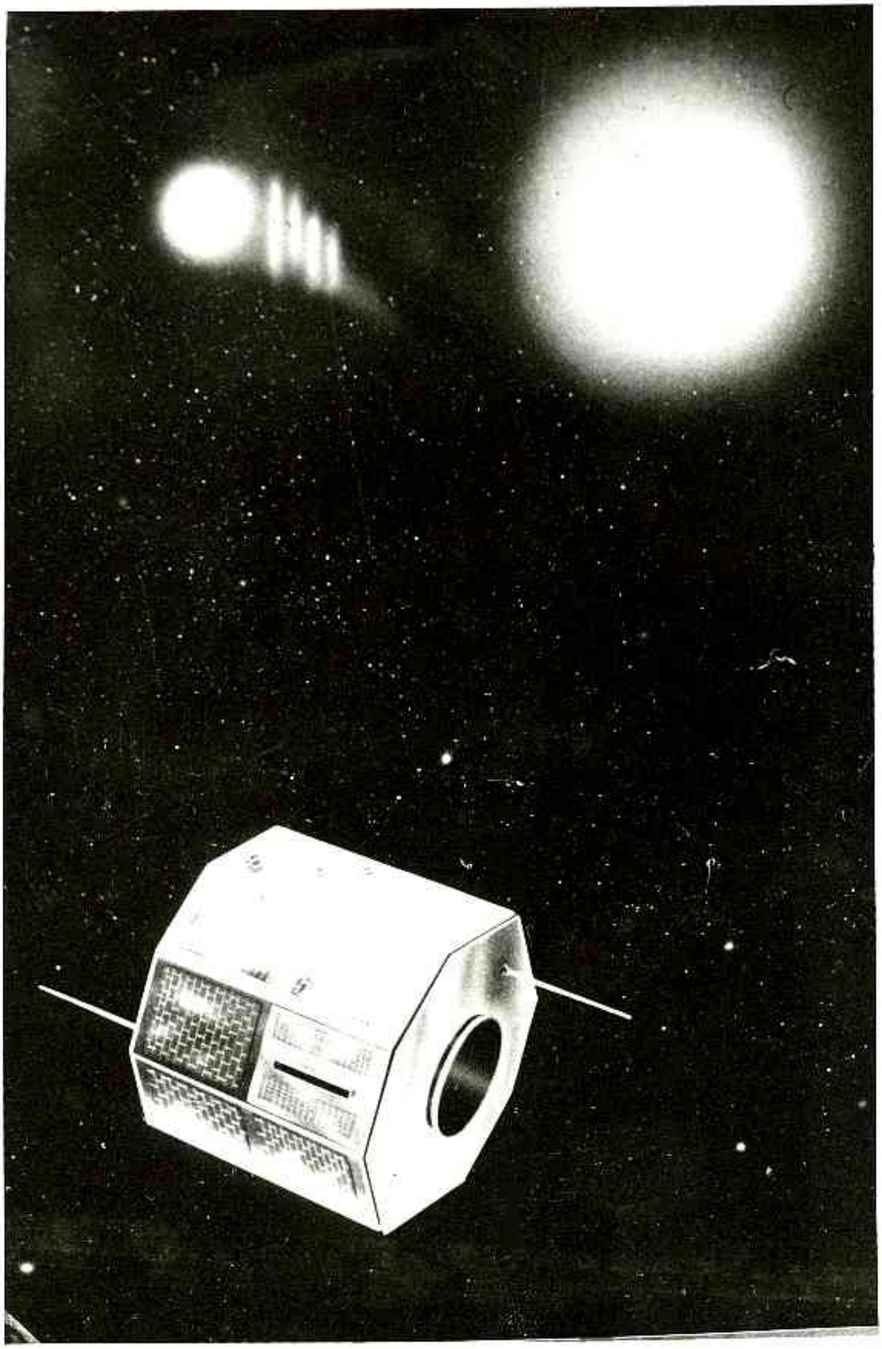
FOTOGRAFIA Nº 3
INYECCION COMETA ARTIFICIAL PREVISTA
PARA EL 25 DE DICIEMBRE DE 1984, A
LAS 09:18 HORA LOCAL.



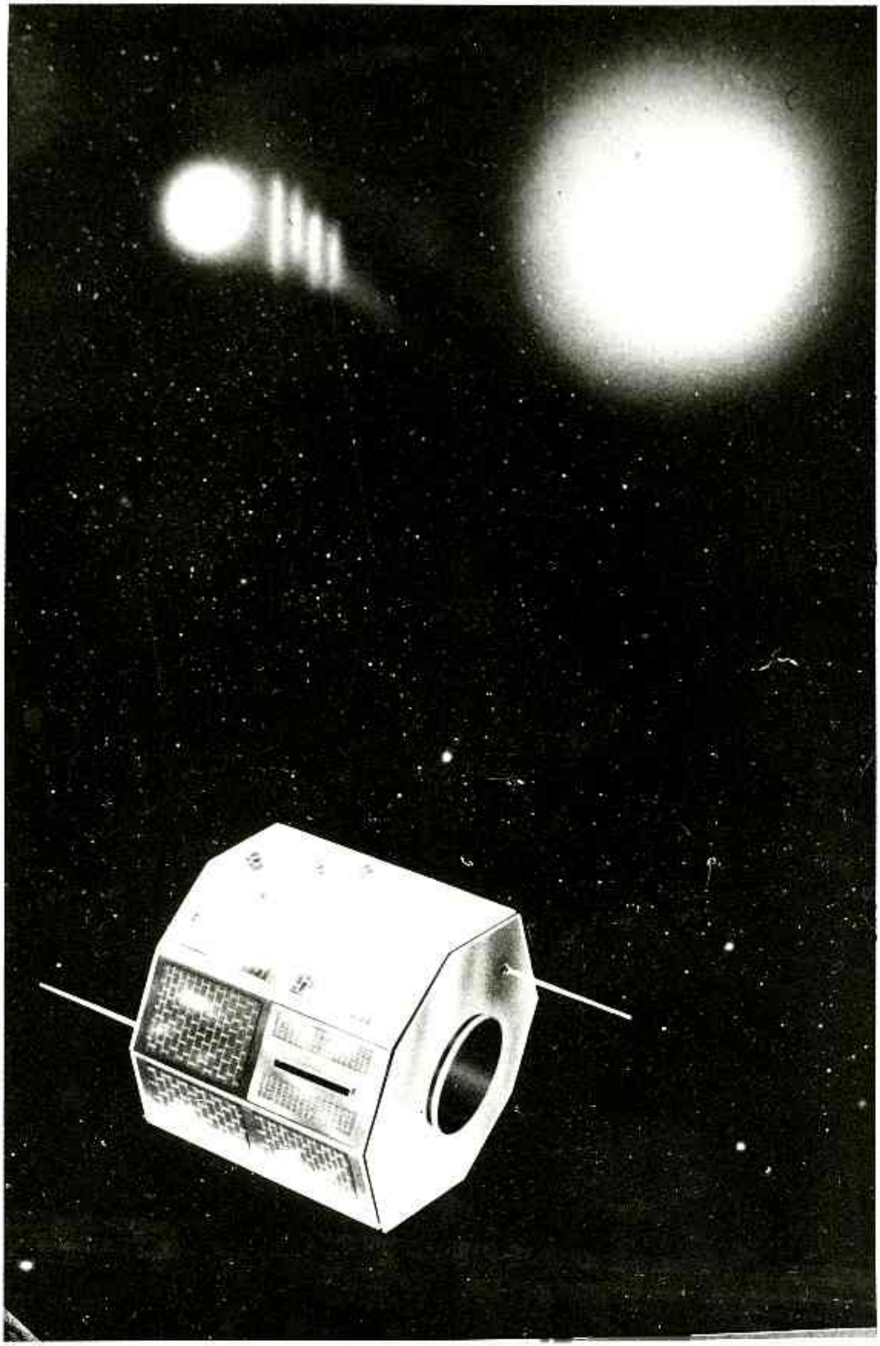
FOTOGRAFIA Nº 9
LOS SATELITES MONTADOS ANTES DE
SER INSTALADOS EN EL COHETE
PORTADOR.



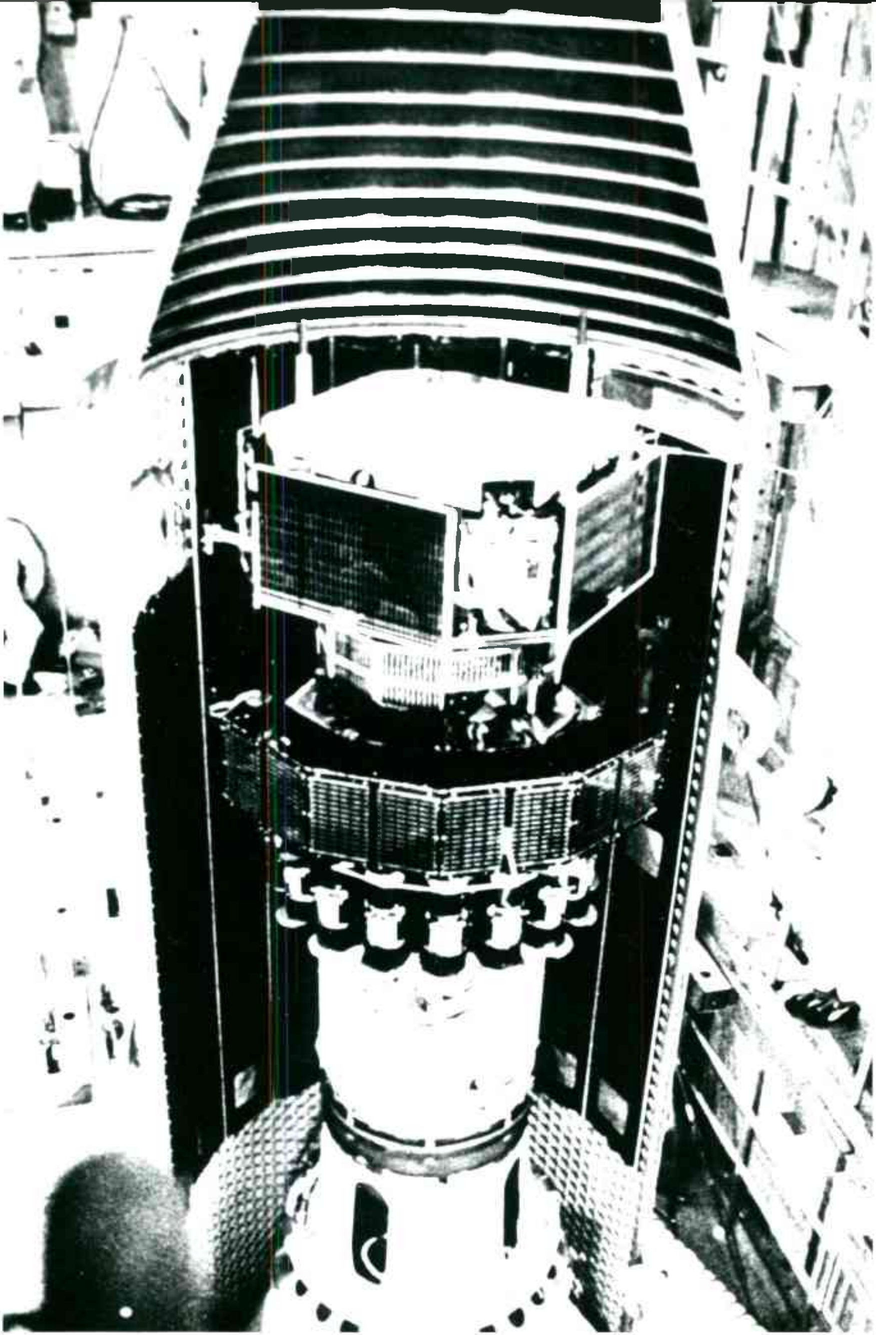
FOTOGRAFIA N° 8
SATELITE IRM DESDE ABAJO: MOTOR COHETE
QUE LO IMPULSA A ORBITA MAXIMA.



FOTOGRAFIA N° 5
SATELITE CCE Y NUBES DE LITIO Y BARIO.



FOTOGRAFIA Nº 5
SATELITE CCE Y NUBES DE LITIO Y BARIO.

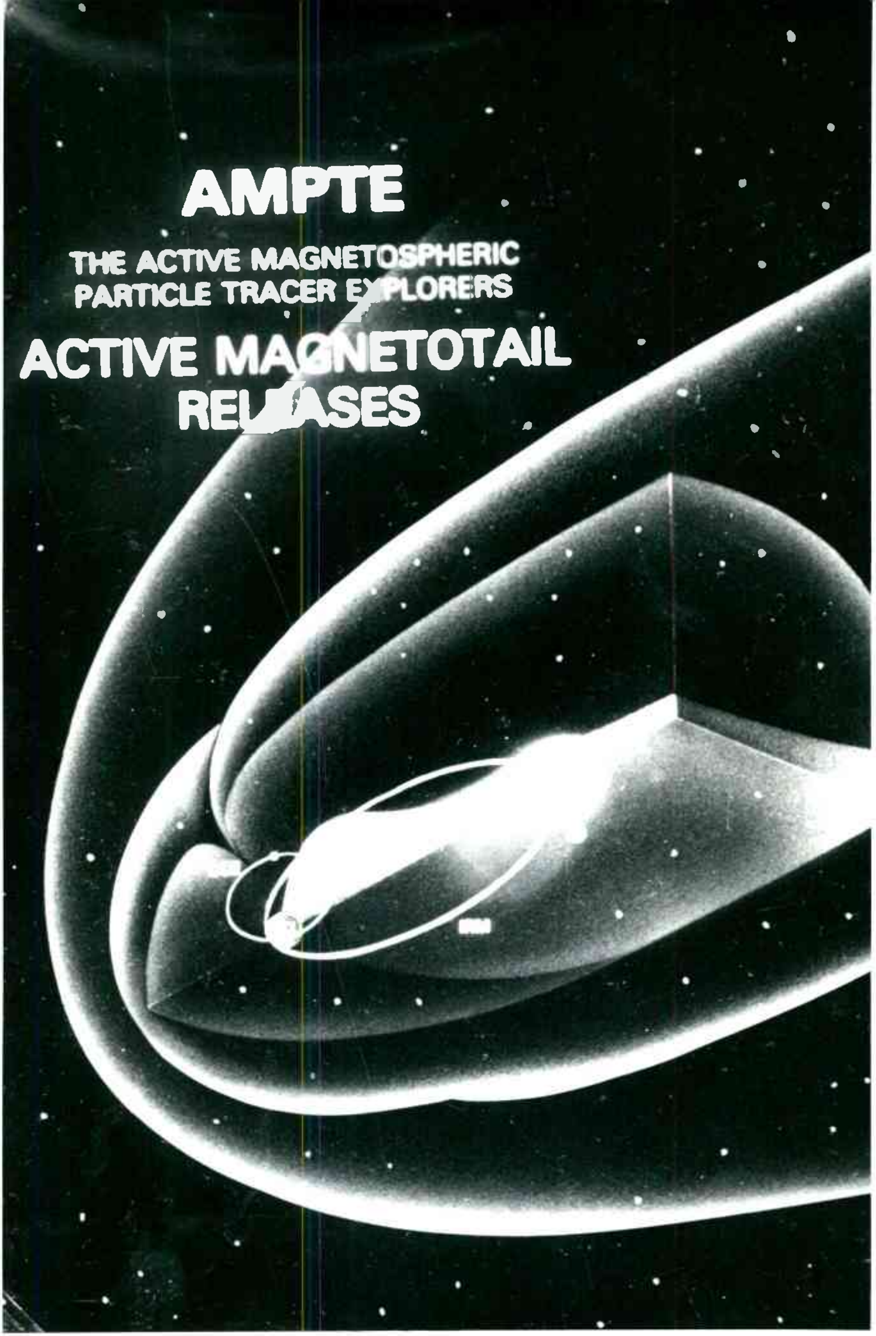


FOTOGRAFIA N° 6
LOS SATELITES INSTALADOS EN EL COHETE
PORTADOR ANTES DEL LANZAMIENTO.

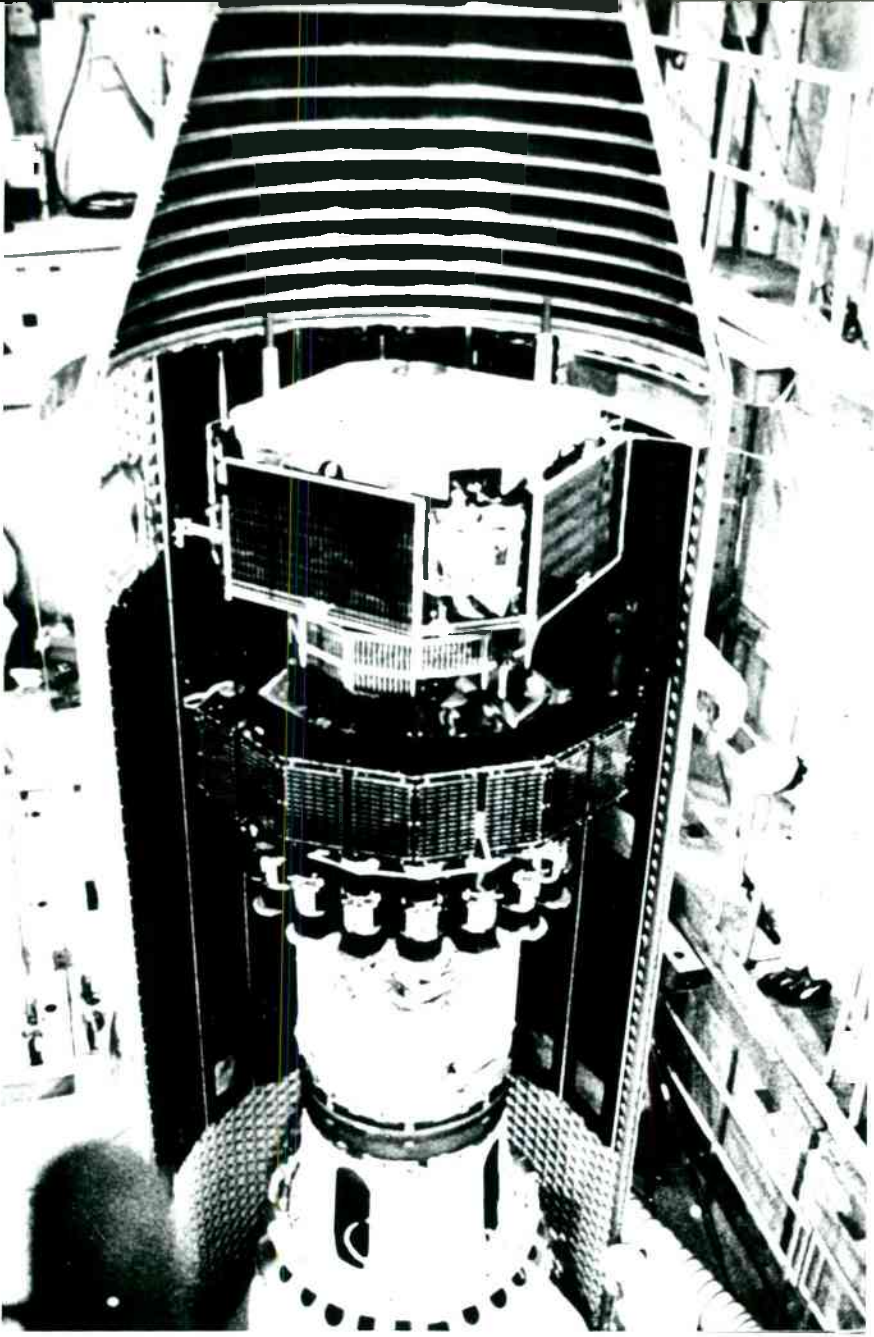
AMPTE

THE ACTIVE MAGNETOSPHERIC PARTICLE TRACER EXPLORERS

ACTIVE MAGNETOTAIL RELEASES



FOTOGRAFIA N° 4
INYECCION NUBES DE BARIO Y LITIO A
REALIZARSE EN LA COLA DE LA MAGNETOSFERA
TERRESTRE EN 1985.

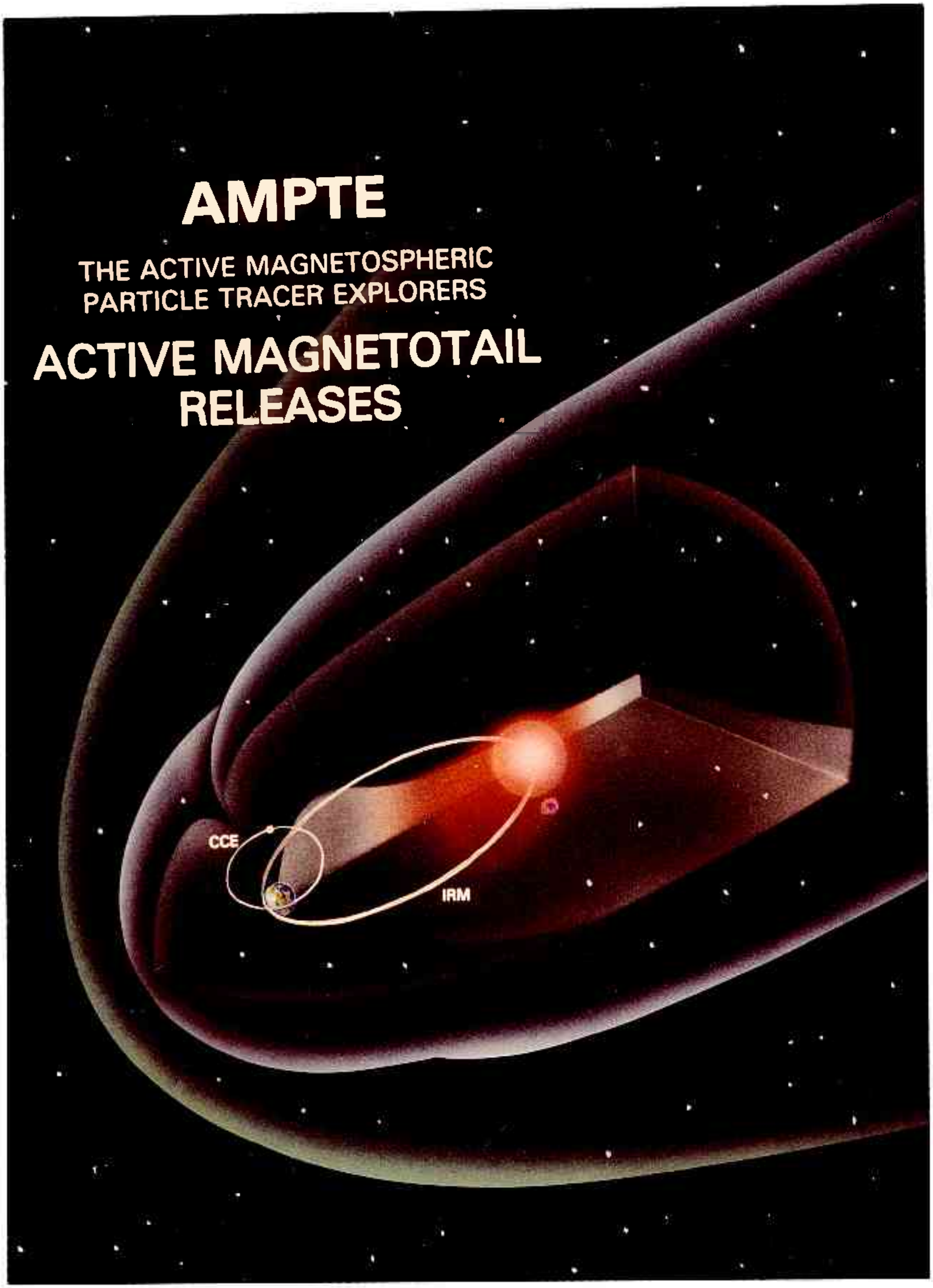


FOTOGRAFIA Nº 6
LOS SATELITES INSTALADOS EN EL COHETE
PORTADOR ANTES DEL LANZAMIENTO.

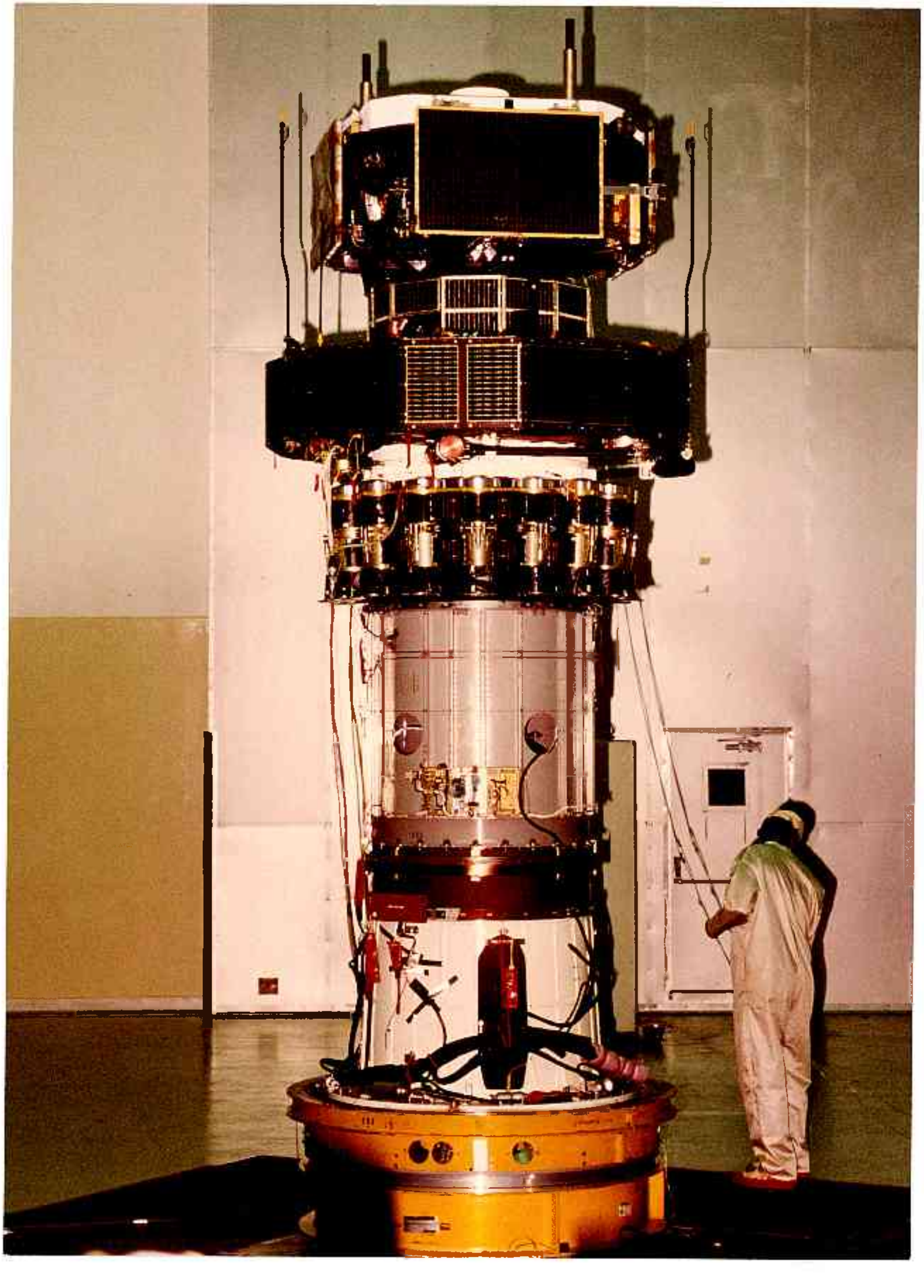
AMPTE

THE ACTIVE MAGNETOSPHERIC
PARTICLE TRACER EXPLORERS

ACTIVE MAGNETOTAIL RELEASES

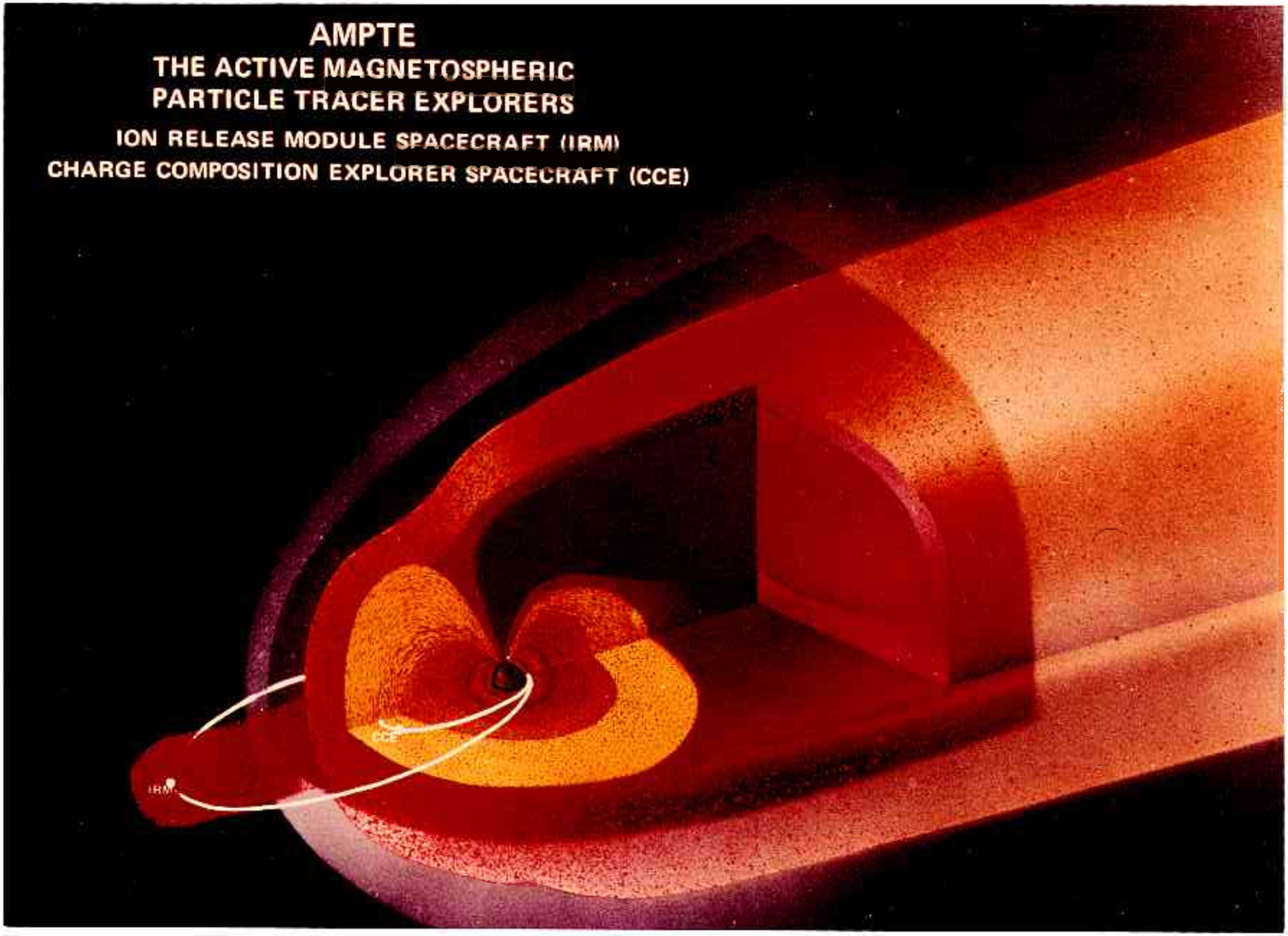


Exp inyección de la i.o.p europea
a realizarse en mar/abr 85 en la
zona de la cola de la magnetosfera.



Vista de los 2 satelites

Cangiamento 16 sgp 84


AMPTE
THE ACTIVE MAGNETOSPHERIC
PARTICLE TRACER EXPLORERS
ION RELEASE MODULE SPACECRAFT (IRM)
CHARGE COMPOSITION EXPLORER SPACECRAFT (CCE)
CCE
IRM

Inyecciones de litio realizada Set. 84 entre Sol y frente de la magnetósfera terrestre para determinar componente viento solar y su relación con la magnetósfera.

EKTACHROME
DIAPOSITIVA
PROCESADO POR
Kodak

EKTACHROME
DIAPOSITIVA
PROCESADO POR
Kodak

EKTACHROME
DIAPOSITIVA
PROCESADO POR
Kodak

LA FUERZA AEREA Y EL PROYECTO MULTINACIONAL AMPTE (Active Magnetospheric Particle Tracer Explorers). UNA EXPERIENCIA INEDITA. Por Rubén Oscar PALAZZI.

El 19 Dic 84, a las 0913 GMT, despegó de EL PLUMERILLO (MENDOZA) el Boeing 707-320C "TC-91" del Escuadrón V de la I Brigada Aérea con destino a la ISLA DE PASCUA, arribando al aeródromo de MATAVERI a las 1422 GMT; luego de una escala técnica de aproximadamente tres horas, prosiguió su vuelo hacia la POLINESIA FRANCESA, aterrizando en el aeropuerto de FAAA (TAHITI - Archipiélago ISLAS DE LA SOCIEDAD) ese mismo día a las 2321 GMT, cubriendo la distancia de 4436 millas náuticas (8206 Kms) entre SAME/NTAA en 1045 horas netas de vuelo. (1)

El TC-91 debía permanecer basado en PAPEETE efectuando vuelos para el Proyecto Multinacional AMPTE. La experiencia principal tendría lugar la noche de navidad, en la que un cometa artificial, creado por la inyección de una nube de bario desde un satélite, surcaría la magnetósfera terrestre y podría ser observado y televisado desde el avión de la FUERZA AEREA ARGENTINA. (2)

Transformado no solo en observatorio aéreo mediante la instalación de un complejo y sofisticado equipamiento de cámaras de televisión, computadoras y videograbadores, el B-707 constituía también, para la madrugada del 25 de diciembre, el eslabón más importante del experimento, por cuanto abordo del mismo se hallaría el Director Científico del Proyecto, Doctor en Física y Comodoro de la FAA Arnoldo VALENZUELA, acompañado de personal técnico-científico del Instituto MAX PLANCK de la REP FEDERAL DE ALEMANIA.

---

(1). La misma distancia de 4436 mn fue cubierta al regreso en vuelo directo (sin escalas) PAPEETE/MENDOZA en 0929 hs.

(2). La tripulación del TC-91 estuvo integrada por: Vcom Rodolfo MUÑOZ (Cte de Aeronave); los Vcom Rubén PALAZZI, Walter BARBERO y el Mayor Juan Carlos OSSA como pilotos; el Cap Roberto CERRUTI como Navegador; los S Aux Angel SALVADOR y Mario CEMINO como Mecánicos de Vuelo; el SP Mario BRENDOLISE y el SA Sergio TULIAN como Aux de Carga. Como Tripulantes Especiales, el Cap Carlos CORREA y el SA Juan MONIER.

En el Proyecto, participaban diversos organismos e instituciones de ARGENTINA, la REP FEDERAL DE ALEMANIA y los EEUU. La FAA lo hacía mediante la operación del TC-91 y la RFA a través del Instituto MAX PLANCK ya mencionado; integraban también el proyecto la NASA (con tres satélites y un laboratorio de observación abordo de un CONVAIR 990), las universidades JOHN HOPKINS, la de ALABAMA, y la de BOSTON; el Laboratorio de Investigación de LOCKHEED CORP de PALO ALTO, el de Geofísica de la USAF y el Laboratorio Científico de LOS ALAMOS.

Un poco de historia

El 16 de agosto de 1984, se lanzaron al espacio desde CABO KENNEDY, con un cohete portador del tipo THOR-DELTA, los satélites del Proyecto Multinacional AMPTE. Los dos satélites, el CEE (CHARGE COMPOSITION EXPLORER) desarrollado por la JOHN HOPKINS UNIVERSITY y el GODDARD SPACE FLIGHT CENTER (NASA), y el IRM (ION RELEASE MODULE) construído por el Instituto MAX PLANCK de la RFA, ambos destinados al estudio de las partículas interplanetarias que ingresan a la magnetósfera-ionósfera terrestre. (3)

Luego de alcanzar su órbita inicial de tránsito, con un apogeo de 54000 Kms, los satélites se separaron. El CEE continuó en su órbita inicial, mientras que el IRM impulsado por su propio motor cohete fue llevado a 120000 Kms, con la finalidad de actuar en el espacio como sistema activo, para la inyección de nubes artificiales visibles, las que son empleadas como "trazadoras" de los fenómenos de transporte en la magnetósfera. El CEE, con su apogeo más cercano, detecta el arribo y el paso de las partículas ionizadas de Bario, Litio y Europio en la trayectoria hacia la atmósfera terrestre; los elementos químicos mencionados son inyectados por los contenedores del IRM.

Tales experimentos tienen como objetivo científico, tra-

---

(3).Para mayor información ver: Un "Hacedor de Universos" argentino en AEROESPACIO, Nro 436, Nov-Dic 1983.

zar la magnetósfera, es decir, emplear nubes artificiales formadas por los elementos químicos Ba, Li y Eu, como trazadores iónicos para estudiar el acoplamiento entre el viento solar y la magnetósfera.

Dentro del amplio programa de utilización del espacio como laboratorio para experimentos de fusión en plasma, las investigaciones tienden al estudio de la denominada zona "magnetosheet" (la ubicada entre el espacio interplanetario y la parte exterior de la magnetósfera terrestre), para determinar la existencia de irregularidades o turbulencias, que son las que frenarían el ingreso de partículas producidas por explosiones solares y también de otro tipo, tales como desechos radioactivos.

En setiembre de 1984, se realizaron dos inyecciones de Litio, entre el sol y la zona frontal de la magnetósfera terrestre las que fueron detectadas exclusivamente con el equipo de diagnóstico e instrumental de medición de los dos satélites, sin seguimiento por parte de observatorios aéreos o terrestres, debido a la posición relativa con respecto al sol.

La experiencia de la madrugada del 25 Dic 84 preveía la inyección de 2,5 Kgs de Bario en la parte lateral de la magnetósfera y la consiguiente observación del primer cometa artificial por parte de una red de laboratorios terrestres ubicados en el Hemisferio Norte y dos observatorios aéreos, un CONVAIR 990 de la NASA y un BOEING 707 de la FAA, el TC-91, que estaría volando en una zona ubicada a más de 2400 Kms al sur de TAHITI.

Durante el mes de abril de 1985, se inyectará en la cola de la magnetósfera, nuevamente bario y luego una mezcla de litio con europio, siendo necesaria la observación del experimento a través de puestos terrestres y aéreos.

La preparación del TC-91

Un equipo constituído por técnicos y operarios del Escuadrón Talleres de la I Brigada Aérea, bajo la dirección del Capitán Carlos C CORREA, tuvo a su cargo la tarea de instalar y poner a punto en el TC-91, los sistemas de observación nocturna con luz residual y de seguimiento de flamer, con posibilidad de captar móviles de hasta 50 Kms/segundo de velocidad.

El equipamiento, perteneciente al Instituto MAX PLANCK estaba compuesto de dos cámaras de TV con intensificador de imagen de muy alta sensibilidad; una de las cámaras con objetivo zoom para ampliar el campo de observación y ubicar correctamente el blanco; un heliostato, construído por DOUGLAS y NASA suspendido sobre una plataforma inercial, grabadores de video, ordenadores, racks, consolas de trabajo y dos INS LITTON LTN 72.

En apenas diez días de contínuo trabajo que insumieron casi 500 hs/hombre, el equipo del Grupo Técnico 1 tuvo que fijar y alinear la plataforma de la cámara especial de alta sensibilidad y el heliostato; montar y ajustar una puerta de observación con sus correspondientes sistemas desempañadores, sobre el costado derecho del fuselaje; instalar y alinear los dos INS (independientes de los que posee el TC-91); conectar sistemas de intercomunicación VHF y HF y configurar la cabina , transformada en laboratorio, colocando consolas de trabajo para el Director del Proyecto y el personal técnico-científico, instalar los racks del equipamiento y dividir con paneles los distintos compartimientos para separar los lugares de trabajo de los de descanso.

El 14 de diciembre el TC-91 estuvo listo para un vuelo de "chequeo" general de todo el equipamiento instalado; se realizó esa misma noche, sobre el ATLANTICO SUR. El 16, luego de algunos ajustes, otro vuelo nocturno, trajo la esperada tranquilidad al personal científico, técnico y a la tripulación. El TC-91 estaba OK al igual que su complejo sistema de abordo, para participar de la experiencia.

S

La zona de observación

El 21 Dic 84 a las 0912 GMT (2312 hs local de TAHITI correspondiente al día 20 Dic), el TC-91 despegó del aeropuerto de FAAA con plan de vuelo hacia un punto ubicado sobre el PACIFICO SUR, a los 39 07 de latitud Sur y 147 51 de longitud Oeste de Greenwich.

La denominada "zona de observación", estaba situada a 1300 millas (2420 Kms) al sur de la isla de TAHITI, a 1238 de RAROTONGA (Islas COOK) y a solo 1700 (3150 Kms) de AUCKLAND (NZ).

En el Plan de Vuelo se había colocado como aeródromo de alternativa, al único que permitía en la zona la operación normal de un B-707, el aeropuerto de HAO, perteneciente al archipiélago de las TUAMOTU, base militar construída por FRANCIA para las operaciones de los DC-8 en apoyo logístico a las experiencias nucleares del Atolón de MURoROA. Ubicado al este de FAAA, se hallaba a una hora de vuelo aproximadamente.

Esa madrugada del día 21 Dic, se practicó un circuito de espera y una corrida de observación tal como sería realizada en ocasión de la experiencia. La corrida debía volarse con Rumbo, Velocidad y alturas prefijadas, para mantener al cometa artificial permanentemente a 90 grados del avión y con una altura no menor de 20 grados o mayor de 50 con respecto al horizonte del TC-91.

Para la práctica se utilizó una estrella de primera magnitud, con altura y azimut similar a la que tendría el cometa artificial. Estos datos fueron introducidos a una de las computadoras del B-707 para apuntar las cámaras de TV hacia el futuro blanco (el cometa). La "corrida" fue diagramada a través de curvas de altura vs tiempos de desplazamiento del cometa, y mediante cálculos realizados por el propio Comodoro VALENZUELA.

Dado que se estaba operando en plena época de lluvias, los sistemas frontales eran bastante extensos y con grandes masas nubosas, encontrándose turbulencia aún en niveles de vuelo altos.

El FL 350 (10650 mts) previsto originariamente resultó incómodo para el vuelo y hubo que optar por niveles superiores tales como 390 (11800 mts) y 410 (12400 mts).

Resultó de fundamental importancia el chequeo de las comunicaciones entre el TC-91 y el denominado GSOC (Centro de Control del Instituto MAX PLANCK ubicado en OBERPFAFFENHOFEN en las cercanías de MUNICH, RFA) las que eran realizadas a través del Centro de Control de Area del aeropuerto de FAAA, mediante una línea telefónica abierta desde treinta minutos antes de producirse la inyección. En el ACC de TAHITI se hallaban un piloto de la tripulación del B-707 y un integrante del equipo alemán, los que recibían y transmitían las llamadas del TC-91 y las procedentes del GSOC. De esta manera el Director Científico del Proyecto estaba permanentemente enlazado desde el TC-91 con el GSOC y el CONVAIR 990 de la NASA, por HF/Línea Telefónica y HF respectivamente.

A las 1520 GMT (0520 hs local de TAHITI), aterrizaba nuevamente en FAAA el TC-91, luego del vuelo de comprobación de 0620 Hs, quedando todo listo para la experiencia de la noche navideña.

El primer cometa artificial

El 24 Dic 84, a las 1700 hs local de PAPEETE, comenzaron los preparativos en el TC-91, seis horas antes de la prevista para el despegue. Ese tiempo era utilizado para la carga de combustible e inspección prevuelo del avión, lo que llevaba aproximadamente una hora; las cinco restantes se empleaban en insuflar aire acondicionado al avión y en el control y puesta a punto del equipamiento a ser utilizado durante la experiencia, el que necesitaba para su normal funcionamiento, condiciones de baja temperatura en cabina.

A las 2310 hs local (0910 GMT del día 25 Dic) el TC-91

despegaba de FAAA bajo una persistente llovizna, con destino a la zona de observación. Las condiciones meteorológicas no eran buenas en el Hemisferio Norte, pero se alentaba la esperanza de que mejorasen en las tres horas que faltaban aún para la experiencia.

A la hora de vuelo y a más de 800 Kms al sur de TAHITI se efectivizó un precario enlace radioeléctrico con el CONVAIR 990 de la NASA, estacionado en la plataforma de MOFFETT NAS (CALIFORNIA-EEUU); la niebla impedía el despegue del avión.

Ya en la zona de observación y a pocos minutos de la hora fijada para la inyección de la nube de bario, las condiciones meteorológicas en los observatorios de FAIRBANKS, KITT PEAK, MT PALOMAR y HAWAII continuaban estacionarias, es decir sin mejoras.

La experiencia requería forzosamente de por lo menos dos observatorios, sean estos terrestres u aéreos, y el único que se hallaba disponible y listo en esos momentos, era únicamente el TC-91, volando a treinta y nueve mil pies a más de mil millas al sur de TAHITI.

Detrás de la cabina de pilotaje y a una temperatura ambiente interior de cero grados, necesaria para el correcto funcionamiento de las computadoras, todo el personal, abrigado al máximo para aminorar los efectos del frío, ocupaba sus puestos frente a las consolas de trabajo, esperando el momento de la inyección, en una penumbra total en la que solo eran visibles los monitores de televisión y las CDU (CONTROL DISPLAY UNIT) de los sistemas inerciales.

Ya se acrcaba la hora prevista para el "lanzamiento " del cometa artificial, las 1218 GMT (0218 hs local de TAHITI y 0918 en ARGENTINA, correspondientes al día 25 de Dic), la más apropiada por la posición del Sol en relación a la Tierra y a los satélites. Menos de tres minutos antes de la hora identificada por

las palabras "Artificial Comet RELEASE", el Director Científico del Proyecto, Comodoro VALENZUELA, en comunicación desde el TC-91 con el GSOC de la RFA suspendió la experiencia, ordenando poner en acción el dispositivo para impedir la salida del Bario.

El B-707 de la FAA, ya con rumbo de "corrida" para la observación, continuó su vuelo hacia el aeropuerto de FAA, en donde aterrizó con las primeras luces del día de Navidad, a las 1510 GMT, luego de seis horas sobre el PACIFICO SUR.

La demora no podía extenderse más de cuarenta y ocho horas, vale decir que la última oportunidad para realizar la experiencia sería la madrugada del 27 de diciembre. El día anterior por la tarde y en forma similar a lo realizado el 24 comenzaron nuevamente los preparativos de carga de combustible y control de equipos. Las previsiones meteorológicas no auguraban nada bueno. En TAHITI llovía permanentemente desde hacía una semana.

A las 2303 hs local de la POLINESIA FRANCESA, el TC-91 en cabecera 22 se aprestaba para el despegue; se demoró unos minutos el mismo por cuanto un semicírculo de cúmulus nimbus, dentro de las diez millas, bloqueaba la ruta de salida. La tripulación, observando el radar determinó un "corredor" entre las células convectivas, y a las 2306 las ruedas del B-707 abandonaban la pista.

A las 1206 GMT, exactamente tres horas después del despegue, el TC-91 se hallaba a cuarenta y un mil pies de altura e iniciando el primero de los dos circuitos de espera previstos. De acuerdo con las informaciones que se recibían abordo, la meteorología sobre los observatorios del Hemisferio Norte impedirían el trabajo de estos, pero a diferencia de la vez anterior, el avión de la NASA estaba ya en vuelo. A las 1220 GMT, el B-707 de la FAA abandonó el último circuito de espera y manteniendo una velocidad de navegación, rumbo y altura constantes, se dirigió al punto ocho de sus INS (37 30 SUR 148 08 OESTE), posición que debía alcan

zarse exactamente a las 1232 GMT, hora coincidente con la de la inyección de bario, e iniciar desde ese punto la "corrida" de observación del experimento.

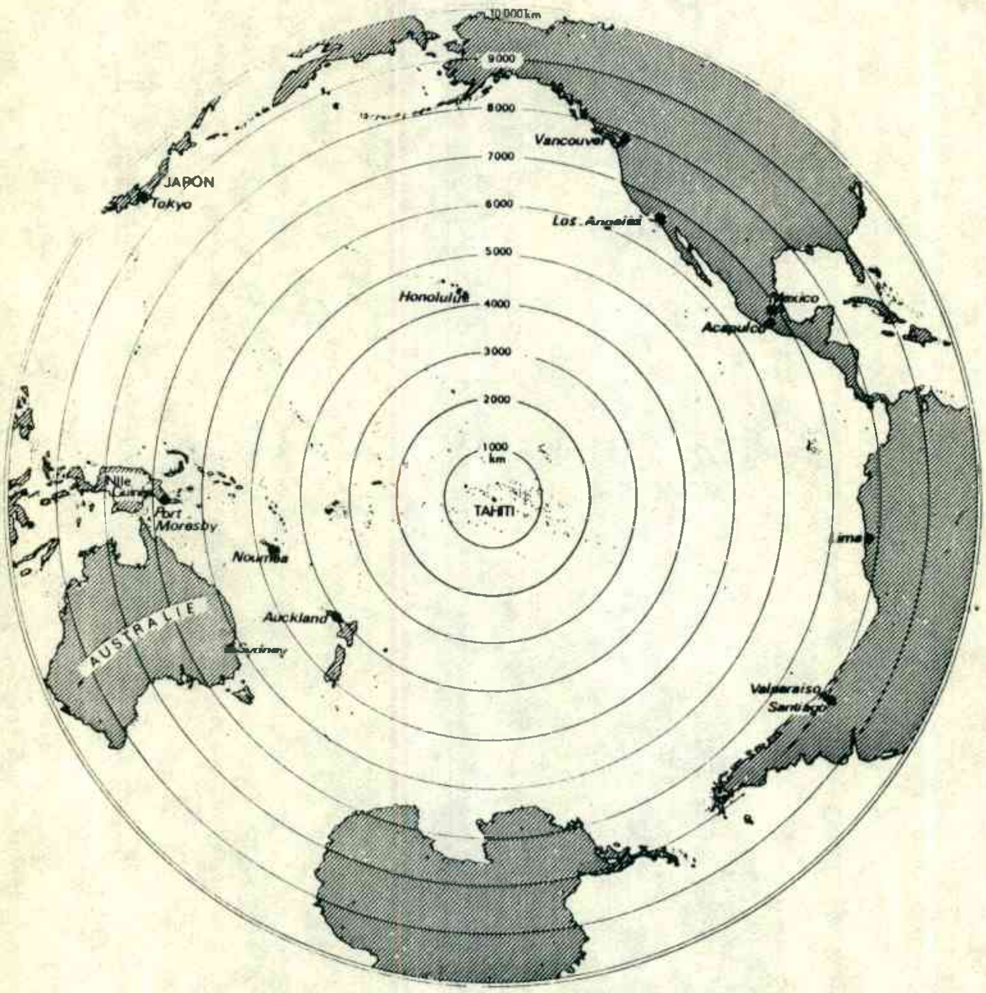
Dadas las malas condiciones atmosféricas sobre los observatorios terrestres, el Com VALENZUELA determinó que se inyectase la mitad del elemento químico prevista originariamente ya que a escasos minutos del "release" solo disponía de dos observatorios, el TC-91 abordo del cual el mismo dirigía la experiencia, y el CONVAIR 990 de la NASA.

Tal como estaba previsto, a las 1232 GMT del 27 Dic 84, el satélite IRM inyectó 1,250 Kgs de bario al espacio funcionando normalmente la inyección automática; mientras se mantenía absoluto silencio de radio con todas las estaciones involucradas, el personal científico observaba por los monitores de televisión el fenómeno producido por la nube de bario. A los cuatro minutos de formarse el primer cometa artificial creado por el hombre, se genera una segunda cola que toma gran parte de los iones y los conduce en otra dirección.

Las observaciones y por ende la filmación pudo realizarse por aproximadamente quince minutos, debido a que se inyectó la mitad de la carga. Los dos contenedores restantes serán utilizados en la creación de un segundo cometa artificial, también sobre el Hemisferio Sur, durante 1985, como epílogo de las experiencias con estos satélites.

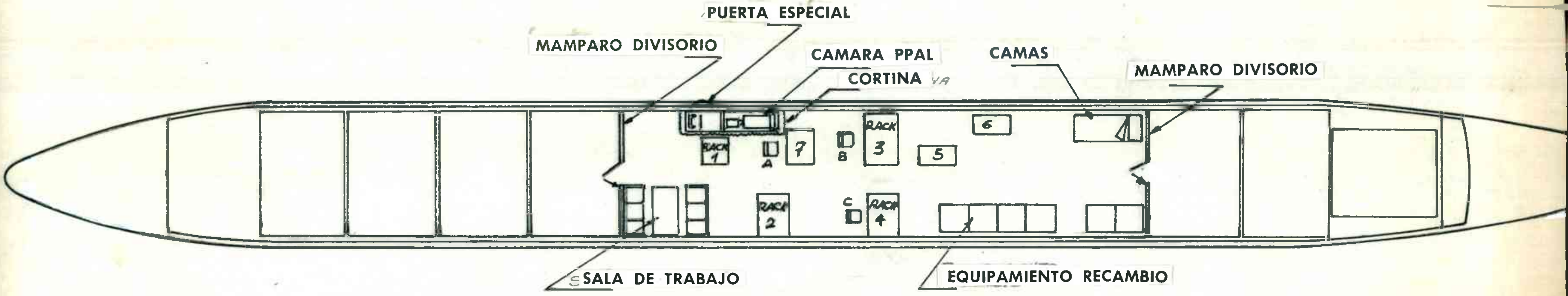
Finalizada la experiencia y con la inocultable satisfacción de todo el personal que se hallaba abordo, se continuó el vuelo rumbo al aerpuerto de FAAA, donde se aterrizó a las 1525 GMT.

SITUATION GEOGRAPHIQUE


10 000 km
9000
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000 km
JAPON
Tokyo
Vancouver
Los Angeles
Honolulu
Mexico
Acapulco
TAHITI
Nlle Guinée
Port Moresby
Nouméa
Auckland
Sydney
AUSTRALIE
Lima
Valparaiso
Santiago

D'apres la carte du Service Hydrographique de la Marine
S H 151 Paris 1963

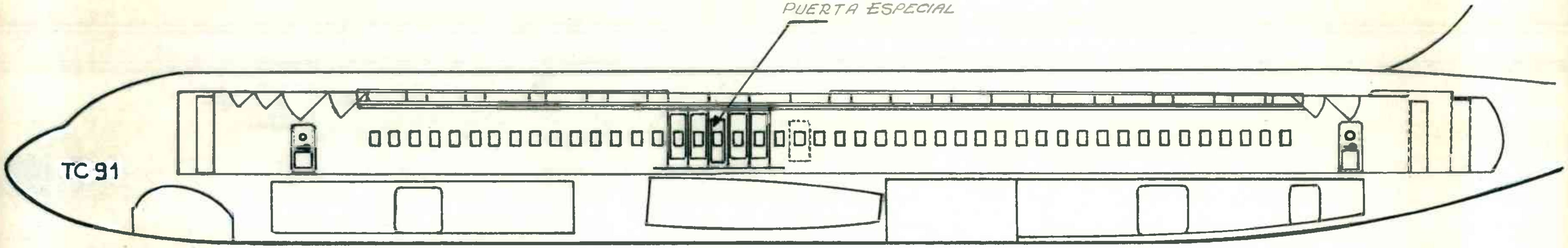
MF.1974


PUERTA ESPECIAL
MAMPARO DIVISORIO
CAMARA PPAL
CORTINA
VA
CAMAS
MAMPARO DIVISORIO
RACK 1
A
7
B
RACK 3
6
5
RACK 2
C
RACK 4
SALA DE TRABAJO
EQUIPAMIENTO RECAMBIO

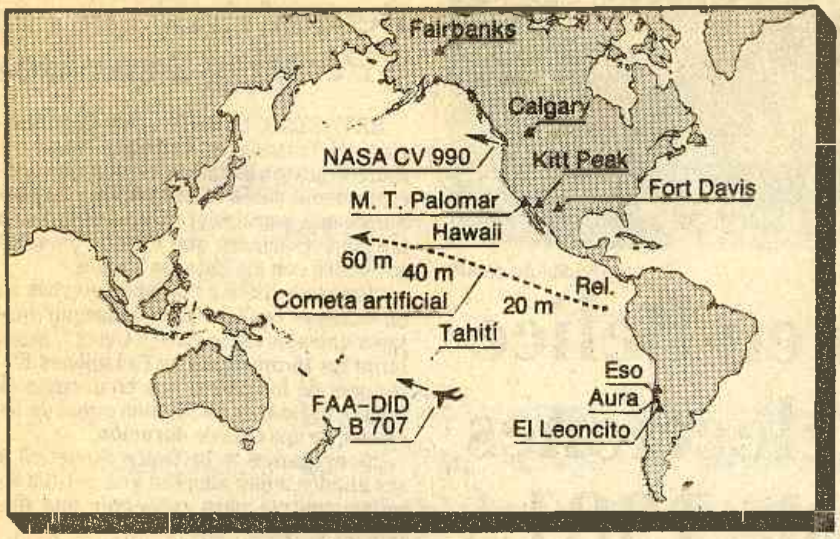
1. RACK DIRECTOR
2. RACK CONTROL TV
3. RACK COMPUTADORA
4. RACK ALIMENTACION COMUNICACIONES
5. SISTEMA NAVEGACION INERCIAL
6. SISTEMA NAVEGACION INERCIAL GT1
7. MESA DE TRABAJO

A.B.C. SILLAS AS

PROYECTO PROYECTO A.M.P.T.E.- CONFIGURACION ESPECIAL AVION BOEING B-707 MAT. TC-91. . TC-91


PUERTA ESPECIAL
TC 91

LA NACION 15 dic 84



La línea de puntos señala la trayectoria del cometa; los triángulos, las estaciones terrestres, y la flecha con el avión, la dirección de la aeronave de la Fuerza Aérea Argentina

El trazo de un cometa artificial que surcará el firmamento en Navidad permitirá conocer el desplazamiento futuro de partículas nucleares nocivas para la vida humana. El director del proyecto es un argentino

Un estudio avanzado de física espacial

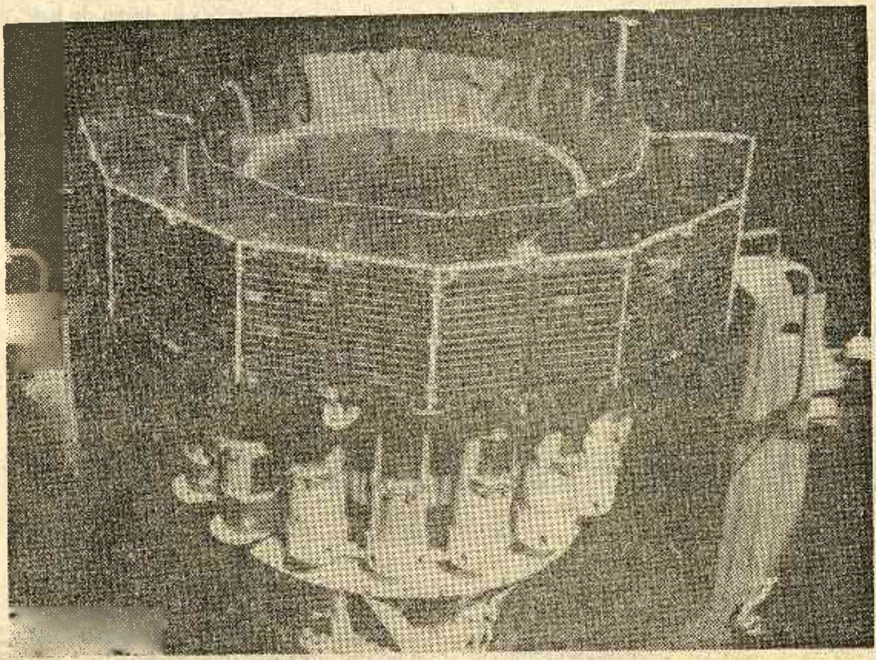
Un cometa artificial surcará el espacio en la madrugada de Navidad y su trayectoria será seguida por los hombres de ciencia del mundo, entre los cuales se encontrará un argentino, el doctor Arnoldo Valenzuela, que es el director del proyecto multinacional Atmospheric Magnetospheric particle Tracer (AMPTE).

El proyecto que dirige este investigador argentino, radicado en Alemania Federal desde hace más de 10 años, tiene como objetivo evitar que en el futuro partículas nucleares dispersas en el firmamento puedan poner en peligro la vida humana y lograr, en lo mediato, conocimientos de singular trascendencia para el hombre, vinculados con las comunicaciones, las cargas eléctricas en el espacio y su influencia en instalaciones terrestres, entre otros.

Para conocer detalles del proyecto, La Nacion conversó con el doctor Valenzuela, un hombre de ciencia argentino, desconocido para la mayoría, pero no para el Instituto Max Planck, de la República Federal de Alemania, que en 1971 le otorgó una beca y desde entonces lo incorporó definitivamente a las filas de sus investigadores.

Cuando se radicó en Alemania, Valenzuela tenía el grado de capitán de la Fuerza Aérea y ahora, con 44 años, es comodoro, en virtud de que la institución modificó los sistemas de promoción, exonerándolo de la obligación de cumplir comando.

Valenzuela, además de egresar en el primer orden de mérito en la Escuela de Aviación Militar y del curso de aviador militar, cursó ingeniería aeronáutica entre 1961 y 1963. En 1970 se doctoró en Física en el Instituto Balseiro de Bariloche.



De los tubos que se observan alrededor del satélite IRM se desprenderá el bario que formará el cometa artificial

La primera pregunta es acerca de cómo se llegó a esta experiencia:

Nubes trazadoras

El 16 de agosto último, desde la base de lanzamiento de la NASA, en Cabo Kennedy, con un cohete portador de tipo TOR-Delta, se pusieron en órbita dos satélites. Estos se desprendieron a 54.000 km de distancia. El menor de ellos quedó en ese apogeo, en tanto que el otro alcanzó una distancia máxima de la Tierra de 120.000 kilómetros. Este último fue diseñado y construido en el Instituto Max Planck de Alemania Federal y actúa como sistema activo, inyectando en el espacio nubes artificiales visibles, que son empleadas como trazadores.

–¿Qué se busca con esta investigación?

–Cuando usted quiere estudiar en el agua el flujo de un río, puede echar

(Continúa en la página 4 , col. 4)

Los ciudadanos esperan su turno para votar (Radiofoto de AP)

Se realizaron en Belice las primeras elecciones generales desde 1981

BELICE, 14 (AP). – Los ciudadanos de esta nueva nación centroamericana votaron hoy en las primeras elecciones, desde su independencia (hace tres años), consideradas el más serio desafío para el primer ministro George Price desde que logró prominencia política durante la época colonial, hace 27 años.

El Partido Unido del Pueblo, de Price, centroizquierdista, enfrenta al Partido Democrático Unido encabezado por Manuel Esquivel.

Según un sistema político que sigue el modelo parlamentario británico, el partido que obtiene la mayoría de bancas designa al primer ministro. El Senado de ocho miembros es designado por el partido gobernante.

Belice, situada entre México y Guatemala sobre el Mar Caribe, ex Honduras Británica, obtuvo la independencia de Gran Bretaña el 21 de septiembre de 1981. Price, de 65 años, fue el ministro en jefe de la colonia desde 1957 hasta que se declaró la autonomía en 1964, en que fue electo primer ministro. Guió al país hacia la independencia pero los analistas políticos extranjeros dijeron que muchos beliceños estaban descontentos con su gobierno y, por primera vez desde que asumió el poder, no se podía asegurar su victoria.

El país enfrenta problemas económicos causados en gran parte por la baja del precio de su principal producto de exportación, el azúcar. Pero ha permanecido libre de violencia política, contrariamente a otras naciones de la región.

La campaña electoral de Price se basó en los logros de su gobierno en la sanidad, educación y construcción de caminos. En una concentración esta semana, Price acusó a la oposición de hacer promesas irrealistas, incluso de una rebaja de impuestos, y recordó a sus oyentes que Belice era un país pobre.

La oposición encabezada por Esquivel, de 44 años, acusó al gobierno de Price de administrar mal la economía, cometer abuso del poder y actos de corrupción y ser demasiado amistoso hacia Cuba y el gobierno izquierdista de Nicaragua.

Dimitió en el Ecuador

las conversaciones que el mes próximo sostendrá con los Estados Unidos.

"Estamos listos a comprometernos en un esfuerzo realista para conseguir mejores vínculos entre Este y Oeste", señalaron los 16 ministros de Relaciones Exteriores de los países que conforman la NATO, al final de su reunión anual de invierno, de dos días de duración.

"Convocamos a la Unión Soviética y sus aliados a que adopten una actitud similar positiva para conseguir una distensión genuina", dijo el comunicado.

Pero también advirtieron que a menos de que la Unión Soviética firme un pacto equilibrado y verificable, limitando en Europa las armas nucleares de rango intermedio, la NATO continuará instalando los 572 misiles norteamericanos Crucero y Pershing 2, cuyo desplazamiento comenzó hace un año.

Visita de

LONDRES, 14 (L-R). – Mikhail Gorbachev, miembro del Politburó soviético, viajará a Gran Bretaña mañana para efectuar una visita que refleja el constante descongelamiento de las relaciones entre los dos países y promueve su propia posición como heredero aparente del presidente Konstantin Chernenko.

Gorbachev, el más alto dirigente soviético que visita Gran Bretaña desde hace una década, mantendrá conversaciones "plenas" con la primera ministra, Margaret Thatcher, y el secretario de Relaciones Exteriores, Geoffrey Howe, dijeron funcionarios británicos.

No anticipan que la visita de una semana de Gorbachev rinda resultados muy espectaculares, pero consideran

---

PALAZZI.

El 19 de diciembre de 1984, despegó de EL PLUMERILLO (MENDOZA) el BOEING 707-320 C TC-91, perteneciente al Escuadrón V de la I Brigada Aérea, con destino al aeropuerto de MATAVERI (ISLA DE PASCUA)

Ensayo de física espacial

(Continuación de la página 1, col. 6)

partículas coloreadas en cantidad que no perjudiquen ni cambien el flujo del río, pero eso le sirve como un trazador.

–Se trataría entonces de establecer el comportamiento de las corrientes magnéticas en el espacio?

–Efectivamente; las partículas activadas de bario que se desprenderán del satélite a mayor distancia, cuando se encuentre a unos 116.000 km de la Tierra, se moverán con la misma velocidad con que lo harán las que están en el medio, y por su comportamiento, ya que la nube o el cometa artificial será observado desde distintos puntos del hemisferio, nos permitirá sacar las primeras conclusiones.

Seguimiento

Para ello, el seguimiento que se realizará el 25 del actual, a las dos de la madrugada, aproximadamente (9 en la Argentina), consiste en la inyección de 2,5 kg de bario en la parte lateral de la magnetósfera terrestre, lo que originará la formación de un cometa artificial del tamaño aparente a un sexto del diámetro lunar, que será seguido primero visualmente desde aviones y estaciones terrestres y después por medios por medios ópticos y otros aparatos, como cámaras de televisión de muy alta sensibilidad para visión nocturna y sistemas se seguimiento automático.

–¿Cuáles serían las aplicaciones prácticas de estas investigaciones?

–Los trabajos realizados hasta el presente nos han permitido establecer las alteraciones que sufre el campo magnético y su influencia en las comunicaciones, por ejemplo.

También, las variaciones que sufre el campo magnético, por las explosiones solares, y las consecuencias que la inducción magnética tiene en la Tierra. Nosotros comprobamos que esas inducciones producen la corrosión en las soldaduras de los caños de los gasoductos de YPF, lo cual se puede corregir con un generador que invierta la polarización.

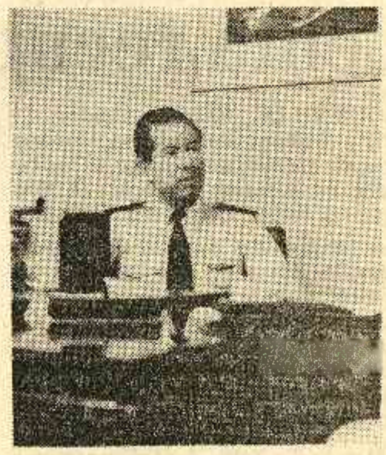
Salvar la vida humana

–En función del futuro, ¿para qué pueden servir estos experimentos?

–Estos estudios en la parte exterior de la magnetósfera permitirán establecer si las partículas pueden ingresar desde allí en la Tierra y perjudicar a la vida humana.

–En qué caso pueden perjudicar a la vida humana?

–En el caso de partículas nucleares, es decir, partículas de ese tipo que pudieran ser inyectadas en esa zona del espacio y después reingresar. Por ejemplo: usted habrá escuchado que hay científicos que piensan que los detritos nucleares perjudiciales a la Tierra deben ser enviados al espacio interplanetario y allí ser eliminados.



Arnoldo Valenzuela

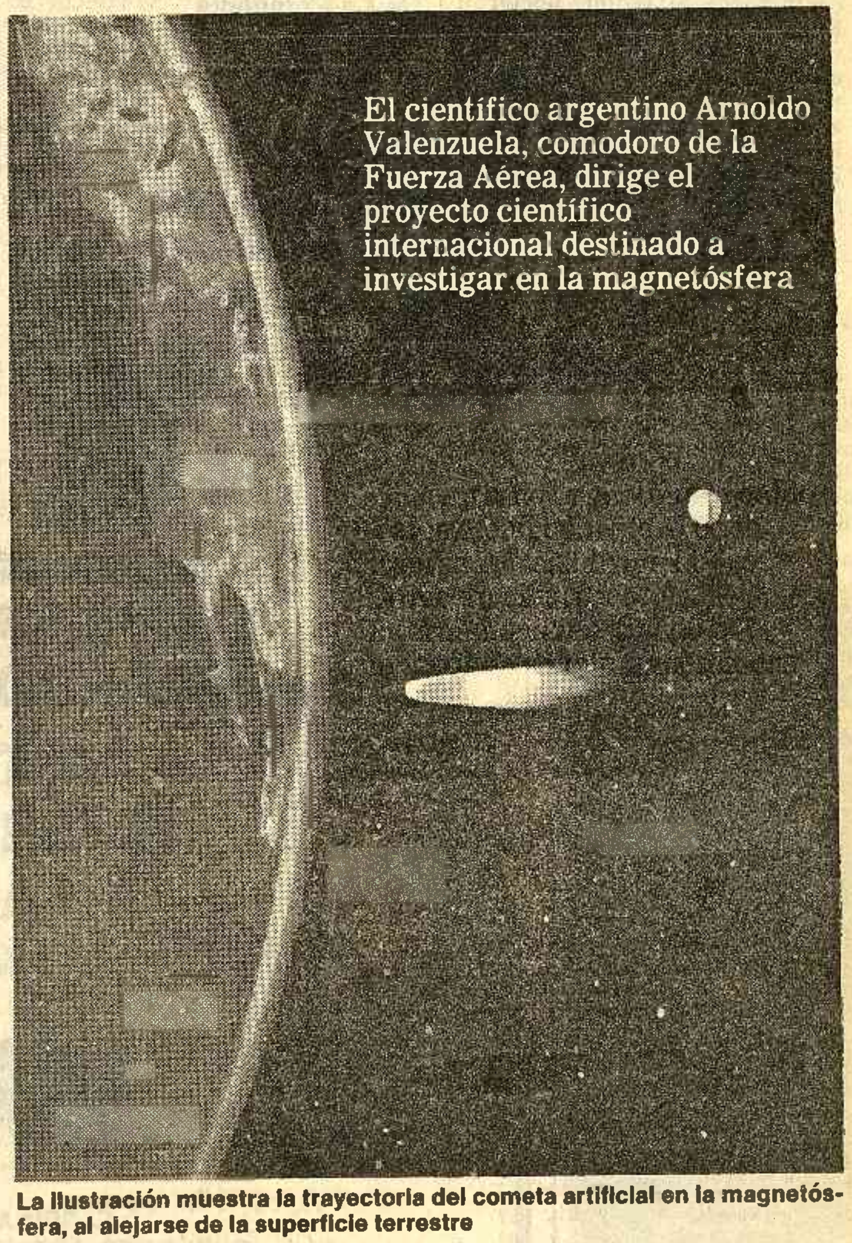
Esta experiencia que se realiza, por primera vez en el mundo, nos va a dar la idea de cuál serán realmente los transportes de partículas, de dónde a dónde van y qué zonas son las más seguras.

La Nación, a invitación de la Fuerza Aérea Argentina, participará de esta experiencia a bordo del avión observatorio Boeing 707, en el que viajará el comodoro Valenzuela y un grupo de científicos alemanes, que seguirán el trazado del cometa artificial en el océano Pacífico, a la altura de las islas Tahití.

23/12/84

Seguimiento del cometa artificial de Navidad

Por Francisco José Papini
(Enviado especial de LA NACION)



El científico argentino Arnoldo Valenzuela, comodoro de la Fuerza Aérea, dirige el proyecto científico internacional destinado a investigar en la magnetósfera

La ilustración muestra la trayectoria del cometa artificial en la magnetósfera, al alejarse de la superficie terrestre

PAPEETE, (Tahití). - Con el más riguroso procedimiento científico se prepara en esta isla paradisíaca del Pacífico Sur la observación del cometa artificial que surcará el espacio la madrugada de Navidad.

Los científicos alemanes, con la dirección del comodoro de la Fuerza Aérea Argentina y doctor en física Arnoldo Valenzuela, realizaron un vuelo de 1200 millas en la misma dirección que la noche del lanzamiento volará el Boeing 707 para observar la trayectoria del cometa desde el Pacífico Sur.

Laboratorio volante

El Boeing de la Fuerza Aérea Argentina ha sido transformado en un verdadero laboratorio volante, en el que las computadoras destinadas a procesar los datos para la ubicación del satélite en la magnetósfera terrestre ocupan el mayor espacio de la cabina central.

Dos poderosas cámaras de televisión de alta sensibilidad para visión nocturna, con sus respectivas pantallas, completan el equipo instalado en el avión para el seguimiento automático del cometa.

Este astro artificial se formará cuando desde un satélite de la NASA ubicado a 116.000 kilómetros de la Tierra inyecte dos kilogramos y medio de bario en el espacio exterior de nuestro planeta.

El elemento químico producirá un plasma del tamaño aparente a un sexto diámetro lunar y la cola del cometa se extenderá por varios diámetros lunares.

Por la posición del Sol, el fenómeno no podrá ser observado desde la Argentina, pero nuestro país contará con todos los resultados de la observación.

Prueba de enlace

El test realizado anoche permitió establecer las óptimas condiciones de funcionamiento de los equipos que atienden los ingenieros Karl Heinz Kaiser, Bernhard Merz, Cwener Lan y Erich Wiezorrek, del Instituto Max Planck, de Alemania Federal, colaboradores directos del comodoro Valenzuela.

Valenzuela no deja nada librado al azar y ante la sola posibilidad de interferencias en las comunicaciones entre los aviones de la NASA y el avión de nuestra Fuerza Aérea pidió y obtuvo permiso para utilizar la estación de radio del aeropuerto local que realizará durante la prueba el enlace entre las aeronaves, si fuere necesario.

Para contar con la misma disposición de las estrellas en el firmamento dispuso adelantar el vuelo de prueba unas horas con el fin de que la comprobación se realice en las mismas condiciones que ofrecerá la bóveda celeste la noche de Navidad.

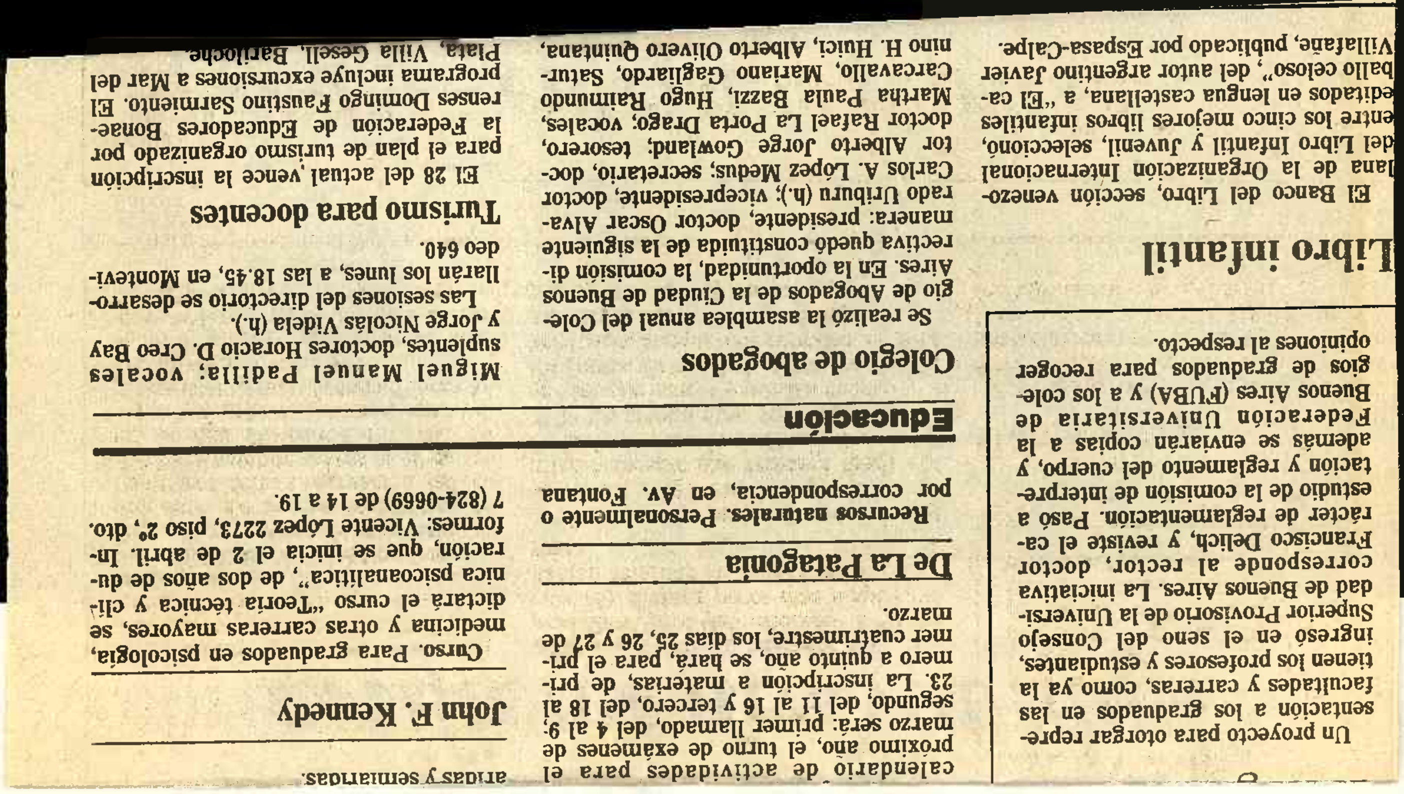
Una mujer

Corresponde señalar, también, la complementación lograda entre los científicos y los tripulantes del avión militar, integrada por el vicecomodoro Rodolfo Munez, comandante de la aeronave; los vicecomodoros Walter Barbero y Rubén Palazzi, el mayor Juan Ossa, los capitanes Roberto Cerrutti y Carlos Correa y los suboficiales Angel Salvador, Mario Cemino, Mario Brendolisse, Sergio Tulián y Juan Monier.

La única mujer que integra esta delegación es la señorita Marta Gómez, que actúa como secretaria del comodoro Valenzuela.

Para este científico argentino se ha iniciado la era de la física espacial y los países que dominen los conocimientos que se puedan extraer de la investigación pura podrán obtener los beneficios de su aplicación tanto para la vida en nuestro planeta como la que pudiera vivirse en el futuro en cualquier lugar del espacio cósmico.

(c) La Nacion



Un proyecto para otorgar representación a los graduados en las facultades y carreras, como ya la tienen los profesores y estudiantes, ingresó en el seno del Consejo Superior Provisorio de la Universidad de Buenos Aires. La iniciativa corresponde al rector, doctor Francisco Delich, y reviste el carácter de reglamentación. Pasó a estudio de la comisión de interpretación y reglamento del cuerpo, y además se enviarán copias a la Federación Universitaria de Buenos Aires (FUBA) y a los colegios de graduados para recoger opiniones al respecto.

Libro infantil

El Banco del Libro, sección venezolana de la Organización Internacional del Libro Infantil y Juvenil, seleccionó, entre los cinco mejores libros infantiles editados en lengua castellana, a "El caballo celoso", del autor argentino Javier Villafañe, publicado por Espasa-Calpe.

calendario de actividades para el próximo año, el turno de exámenes de marzo será: primer llamado, del 4 al 9; segundo, del 11 al 16 y tercero, del 18 al 23. La inscripción a materias, de primero a quinto año, se hará, para el primer cuatrimestre, los días 25, 26 y 27 de marzo.

De La Patagonia

Recursos naturales. Personalmente o por correspondencia, en Av. Fontana

áridas y semiáridas.

John F. Kennedy

Curso. Para graduados en psicología, medicina y otras carreras mayores, se dictará el curso "Teoría técnica y clínica psicoanalítica", de dos años de duración, que se inicia el 2 de abril. Informes: Vicente López 2273, piso 2°, dto. 7 (824-0669) de 14 a 19.

Educación

Colegio de abogados

Se realizó la asamblea anual del Colegio de Abogados de la Ciudad de Buenos Aires. En la oportunidad, la comisión directiva quedó constituida de la siguiente manera: presidente, doctor Oscar Alvarado Uriburu (h.); vicepresidente, doctor Carlos A. López Medus; secretario, doctor Alberto Jorge Gowland; tesorero, doctor Rafael La Porta Drago; vocales, Martha Paula Bazzi, Hugo Raimundo Carcavallo, Mariano Gagliardo, Saturnino H. Huici, Alberto Olivero Quintana, Miguel Manuel Padilla; vocales suplentes, doctores Horacio D. Creo Bay y Jorge Nicolás Videla (h.).

Las sesiones del directorio se desarrollarán los lunes, a las 18.45, en Montevideo 640.

Turismo para docentes

El 28 del actual vence la inscripción para el plan de turismo organizado por la Federación de Educadores Bonaerenses Domingo Faustino Sarmiento. El programa incluye excursiones a Mar del Plata, Villa Gesell, Bariloche.

LA PARTICIPACION DE LA FUERZA AEREA EN EL PROYECTO MULTINACIONAL AMPTE (Active Magnetospheric Particle Tracer Explorers). Una

Se insistirá en la formación del cometa artificial

Por Francisco J. Papini

(Enviado especial de LA NACION)

PAPEETE, Tahití. - La mala situación meteorológica en el Pacífico norte impidió que el cometa artificial por formarse mediante la inyección de bario desde un satélite pudiera ser seguido por los hombres de ciencia de distintos países para observar su trayectoria y obligó al director del proyecto multinacional Atmospheric Magnetospheric Particle Tracer Explorers IRM (AMPTE), el argentino Arnoldo Valenzuela, a postergar la experiencia por 48 horas.

El doctor Valenzuela, que es también comodoro en actividad de la Fuerza Aérea Argentina, tomó la decisión dos minutos antes que desde el satélite de la NASA ubicado en su apogeo a 116.000 kilómetros de la Tierra accionara automáticamente las toberas para desprender de dos de ellas -tiene ocho en total- dos kilos y medio de bario.

A 11.000 metros

En ese momento el avión Boeing 707 de la Fuerza Aérea Argentina volaba sobre el Pacífico sur a 1200 millas de esta ciudad, a 11.000 metros de altura y con una temperatura exterior de 59° bajo cero, en tanto que en el interior del avión la temperatura era de 0 grado, necesaria para el funcionamiento de las computadoras destinadas a seguir el rastro del cometa artificial.

Hasta ese momento vivíamos a bordo una creciente expectativa, ya que al principio había un 70 por ciento de posibilidades de que mejoraran las condiciones del tiempo en el norte del océano Pacífico.

Por seis monitores de televisión, receptores de lo que captaban en el espacio las cámaras de luz residual, los científicos alemanes que acompañan en este viaje al doctor Valenzuela ubicaban las posiciones de los distintos astros y al mismo satélite desde el cual se debería hacer el desprendimiento del producto químico, cuyas particulas activadas recorrerían la magnetósfera terrestre alcanzando los 120.000 kilómetros por hora.

Bajo cielo cubierto

El científico argentino mantenía a su vez una comunicación permanente con las bases de Kitt Peak (Estados Unidos) y de Hawaii, en las que se encuentran los telescopios terrestres de mayor alcance, y con el avión Convair 990, de la NASA, que debía volar sobre ese sector del océano.

El "lanzamiento" del cometa debió producirse a las 2.18 hora local (9.18 de la Argentina), del 25, la más apropiada por la posición del Sol con relación a la Tierra y a los satélites que debían inyectar el bario y detectar su trayectoria.

El tiempo fue desmejorando y las estaciones terrestres de Kitt Peak y de Hawaii informaron que estaban bajo cielo cubierto. Poco después, el Convair 990 de la NASA no pudo despegar por niebla sobre la pista.

Valenzuela solamente se tomó un margen de dos minutos, suficientes para evitar que cualquier ulterioridad pudiera impedirle dar la orden de suspender al experiencia.

En el Instituto Max Planck, ubicado a 20 kilómetros de la ciudad de Munich, se puso en acción el dispositivo que impidió la salida del bario.

EL director del proyecto reunió a su gente y explicó los motivos de su decisión. Las luces interiores del avión, que volaba totalmente a oscuras, se encendieron y con ellas las del árbol de Navidad que se había ubicado en una improvisada mesa. Se intercambiaron algunos regalos entre los presentes.

Un brindis

El brindis fue hecho en cinco idiomas distintos: alemán, inglés, francés, tahitiano y español, augurándonos todos un feliz retorno a nuestros hogares. Cuando el avión Boeing 707 T.C. 91 tocó con sus ruedas la cabecera de pista del aeropuerto local, eran ya las 5.30 de la mañana de Noel, como aquí se le llama a esta festividad cristiana.

Amaneció gris y lluvioso y la gente de esta exótica y colorida ciudad descansaba del ritmo enloquecedor de las compras y los festejos.

Tanto se aquietó que este despacho debió demorarse por 24 horas en razón de que todos los servicios públicos, incluido el de télex, estaban cerrados.

Sólo entonces nos dimos cuenta de lo distinta que había sido para el grupo de científicos y para los que los acompañamos esta Navidad, vivida a 11.000 metros de altura y en medio del océano Pacífico.

En algunas horas más se realizará nuevamente el intento. Esperamos que esta vez pueda concretarse el esfuerzo de estos hombres de ciencia que no saben de renunciamientos ni escatiman sacrificios en beneficio de la humanidad.

(c) LA NACION

potes

derechos reales
hijos sobre los
ar por sí, ni por
es muebles o in-
remate público;
narios de cré-
nes contra sus
siones resulten
ni hacer remi-
erechos de sus
iones privadas
cia materna o
erencia en que
deros o legata-
como fiadores

vido uno de los
ración de los
corresponderá
removidos, el
tor especial, y
s, por mitades,
de los bienes,
gastos de ad-
ntos y educa-

ga.
égasele el si-

n los hijos, sin
d de que se la
ocación o nuli-

testad

re o la madre,
os de la patria
supuestos:
como autores,
complices de
persona o los
uno de ellos, o
s o cómplices
r sus hijos en

De la tutela dat

"Artículo 392.
tela al menor q
por sus padres
parientes llama
legal, o cuando,
paces o idóneos,
de la tutela, o h
de ella.

De la tutela de

"Artículo 394.
"Artículo 395.
"Artículo 396.
"Artículo 111
son solidariame
daños causad
que habiten con
responsabilidad
mayores de diez
"En caso de
van, serán resp
tenencia del me
cirse el evento
al cuidado del ot

Leyes complem

Ley Nº 2.393

"Artículo 10.
torce años y el
seis años, pero n
estén emancipa
edad, no pueden
otra persona, si
padres o de aqu
potestad, o sin la
guno de ellos la
fecto, sin la del
las condiciones
darse a entende
rán la autoriza
juez.

consistió en el análisis de elaboración
el experimento.

FUERZA AEREA ARGENTINA

ANEXO 128
Cta. Nº 562-9489-04-2
Medida: 21 x 29,7 cms.

MEMORANDUM

Para información de:

....

PRODUCIDO POR:

....

.... de 19......

Asunto:

Malas condiciones atmosféricas

Debió demorarse el lanzamiento de un cometa artificial

WASHINGTON (EFE). - El lanzamiento del primer cometa realizado por el hombre se atrasó ayer 48 horas debido a las malas condiciones atmosféricas, informaron fuentes del Centro de Vuelos Espaciales de esta capital.

El proyecto, en el que trabajan desde hace tres años científicos de los Estados Unidos, Alemania y Gran Bretaña, pretende originar el cometa de una nube de vapor de bario que se desprendería de un satélite alemán que está en órbita a 115.870 kilómetros de la Tierra.

Los científicos conceden una gran importancia al experimento, que forma parte de un estudio sobre la interrelación entre los campos magnéticos terrestres y el viento solar, en el que llevan invertidos 78 millones de dólares.

El cometa será visible desde México a Tahití y hará su aparición con el tamaño aproximado de una estrella, que en cuestión de dos minutos crecerá hasta alcanzar una dimensión cercana a un sexto de la Luna.

El cometa artificial cambiará su color rojo-amarillento a púrpura, mientras crece, y de púrpura pasará a gris al emprender su marcha, aunque la cola que desarrolle al parecer sólo será visible con telescpio.

Si mañana el cielo no está despejado, el experimento se realizará en julio, que es cuando volverá a coincidir el satélite alemán con otros dos satélites.

Los científicos señalan que el cielo ha de estar lo suficientemente limpio de nubes como para que al menos un observatorio terreste y los dos aviones de observación que volarán sobre el Pacífico puedan cumplir su misión de estudio.

N. de la R. Tal como lo informó el enviado especial de LA NACION el domingo último, el proyecto científico internacional al que hace mención el cable datado en Washington, es dirigido por el comodoro de la Fuerza Aérea Argentina y doctor en física, Arnoldo Valenzuela.

---

28 dic 84

Fue un éxito científico la formación en el espacio del cometa artificial

Por Francisco J. Papini

(Enviado especial de LA NACION)

PAPEETE (Tahití). - A las 2.32, hora local (9.32 de la Argentina), desde el satélite Iom Release Modul (IRM), a una órbita con apogeo o distancia de la tierra de 120.000 kilómetros se produjo ayer la inyección de bario en el espacio, y con ello, el proyecto de la NASA-Atmospheric Magnetospheric Particle Tracer Explorer (AMPTE) lograba una de sus etapas más avanzadas en la investigación de la física espacial, al formar un cometa artificial en la bóveda celeste. Desde el satélite diseñado y contruido por el Instituto Max Planck de la República Federal de Alemania se inyectó solamente la mitad del elemento químico previsto en un principio, que era de dos kilos y medio.

Esta decisión de reducir el plasma se adoptó en razón de que todas las estaciones terrenas de observación estaban cubiertas por nubes y solamente operaban en ese momento el avión Boeing 707 TC-91 de la Fuerza Aérea Argentina, volando sobre el Pacífico sur y el Convair 990 de la NASA haciendo lo propio en el hemisferio norte.

El director del proyecto multinacional AMPTE-IRM, doctor Arnoldo Valenzuela, adoptó esta actitud después de cambiar opiniones por radioconversación con investigadores de la NASA y del instituto mencionado, del cual es uno de sus directores.

El bario ahorrado se inyectará dentro de seis meses en el hemisferio sur. El comodoro Valenzuela, un argentino que hace más de 10 años está radicado en Alemania, viene realizando distintos proyectos destinados a investigar el flujo espacial, cuyo comportamiento, conforme a sus teorías, está relacionado con la influencia del Sol y la Luna, tal como ocurre con las corrientes marinas y sus variantes, en especial modo, el fenómeno de la pleamar y la bajamar.

Según el investigador argentino, en la geometría del espacio se producen fenómenos similares fundamentalmente por la actividad solar, que causa perturbaciones y que es necesario conocer.

Precisamente en esta prueba lo sorprendió que el plasma que pudimos observar perfectamente en las pantallas de televisión del avión TC-91 formara un cometa de color rojizo con dos colas y que Valenzuela, aunque reconoce que es un fenómeno que se debe analizar, atribuye, a priori, a perturbaciones.

EL AÑO GEOFISICO INTERNACIONAL (AGI)

La idea de un Año Geofísico Internacional se desarrolló a principios de la década de 1950

---

28 dic 84

Fue un éxito científico la formación en el espacio del cometa artificial

Por Francisco J. Papini

(Enviado especial de LA NACION)

PAPEETE (Tahití). - A las 2.32, hora local (9.32 de la Argentina), desde el satélite Iom Release Modul (IRM), a una órbita con apogeo o distancia de la tierra de 120.000 kilómetros se produjo ayer la inyección de bario en el espacio, y con ello, el proyecto de la NASA-Atmospheric Magnetospheric Particle Tracer Explorer (AMPTE) lograba una de sus etapas más avanzadas en la investigación de la física espacial, al formar un cometa artificial en la bóveda celeste. Desde el satélite diseñado y contruido por el Instituto Max Planck de la República Federal de Alemania se inyectó solamente la mitad del elemento químico previsto en un principio, que era de dos kilos y medio.

Esta decisión de reducir el plasma se adoptó en razón de que todas las estaciones terrenas de observación estaban cubiertas por nubes y solamente operaban en ese momento el avión Boeing 707 TC-91 de la Fuerza Aérea Argentina, volando sobre el Pacífico sur y el Convair 990 de la NASA haciendo lo propio en el hemisferio norte.

El director del proyecto multinacional AMPTE-IRM, doctor Arnoldo Valenzuela, adoptó esta actitud después de cambiar opiniones por radioconversación con investigadores de la NASA y del instituto mencionado, del cual es uno de sus directores.

El bario ahorrado se inyectará dentro de seis meses en el hemisferio sur. El comodoro Valenzuela, un argentino que hace más de 10 años está radicado en Alemania, viene realizando distintos proyectos destinados a investigar el flujo espacial, cuyo comportamiento, conforme a sus teorías, está relacionado con la influencia del Sol y la Luna, tal como ocurre con las corrientes marinas y sus variantes, en especial modo, el fenómeno de la pleamar y la bajamar.

Según el investigador argentino, en la geometría del espacio se producen fenómenos similares fundamentalmente por la actividad solar, que causa perturbaciones y que es necesario conocer.

Precisamente en esta prueba lo sorprendió que el plasma que pudimos observar perfectamente en las pantallas de televisión del avión TC-91 formara un cometa de color rojizo con dos colas y que Valenzuela, aunque reconoce que es un fenómeno que se debe analizar, atribuye, a priori, a perturbaciones.

DE: TAHITI (NTAA) 09:00Z 21 DIC_

A: TAHITI (NTAA)

RUTA: F/AWY-S18230W149330-S22000W149000-S27000W148170-S31000W147400-S36370W146510

SID. PISTA22 - B24 → SE

PISTA04 A3 → SE //TEST → F350 - S22000W149000 - TAS_ } 02:00 A FL330 EN ZONA

LIM. FIR: NZZO + 02:00 —

FL 330 / 350

PER 410/25

TIEMPO ~~06:05~~ 07:05 15:05 → 15:00

DISTANCIA 1784.

ALTERNATIVAS HAO 1 (NTTO) ~~RANGUIROA (NTTG)~~

COMBUSTIBLE

PUNTO A PUNTO	37.150	PUNTO A PUNTO		PUNTO A PUNTO	
APP Y ARR	500	APP Y ARR		APP Y ARR	
ALTERN ( )	7.100	ALTERN ( )		ALTERN (	
ESPERA	2.300	ESPERA		ESPERA	
RESERVA	4.000	RESERVA		RESERVA	
TOTAL REQUERIDO	51.050	TOTAL REQUERIDO		TOTAL REQUERIDO	
	60.000				

_TAHITI CONTROL
126.7 3467
5643 8867
13300 17904

_TAHITI APP
118.1 121.3

-TAHITI TWR
118.1

-TAHITI G.
121.7

_FRANCE DIPLOMATIC CLEARENCE ARG 1003

REQUEST FLIGHT PLAN TO - NZZO

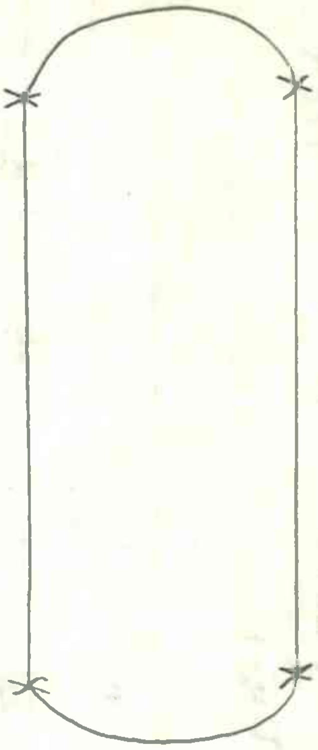
27 DIC
09:06
15:25
06:30

1er VUELO 22 DIC-
09:12-
15:20
VOLADAS 06:20

2º VUELO 25 DIC
09:10_
15:00_
06:00

1350
120
1510

230/40



S17335 W 149367

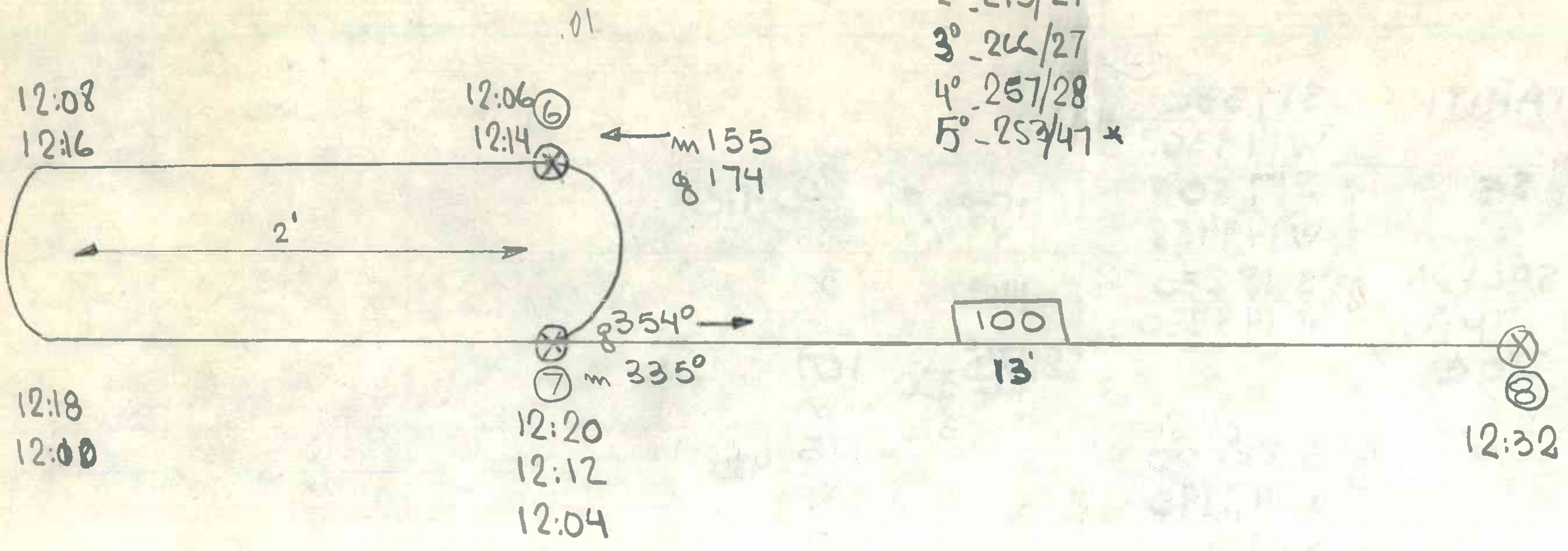
ESC II BOEING 707 DE: TAHITI A: TAHITI 26 DIC-

AWY	ATC FREC	POSICION / CODIGO	WPT	LATITUD / LONGITUD	AYUD NAV	C° M	F.L	DIST TRAMO / REMAN	TAS	VIENTO D/V	VIENTO C	G.S	TIEMPOS PLN	TIEMPOS EST DI / REAL	COMBUSTIBLE PLN	COMBUSTIBLE EN EST / REMAN
		TAHITI		S17330 W149362	112.1			 1307						 0906		
		SE	①	S17508 W149458		195°		20 1287	410							
		SALIDA TMA	②	S 18230 W 149330		148°		30 1257						0919		
		TOC			8	175°	~~330~~ 370	107 1150						~~0946~~		
NASA 10:00			③	S 22000 W149190			✓	115 1035	450	240/28		458		0946 0948		
	S 30°00 10:50		④	S27000 W148500			✓	301 734	474	060/4		466	39'	10 27		
⑥-	S39070 148030	←	⑤	S 33000 W148100			✓	363 371	474	170/21	-21	453	48	11.15		
		PUNTO ESPERA	⑦	S 39070 W 147810	① ✓		385	371 —		280/27	+4	462		12:06		
		PUNTO INICIAL	⑧	S 37300 W 148080	② →											
			6	S22000 W149190				937					118			
		TOD						9								
		TAS	⑥	S 17511 W 150002				100						15:05		
		TAHITI	⑦ 8	S17330 W 149362	112.1	0419	—	30						15:20 1525		

DEC 19°E

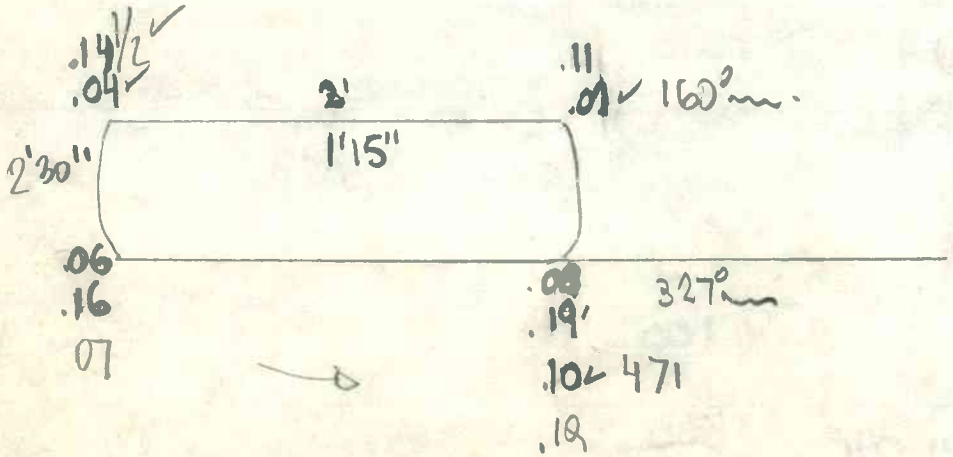
+ Ⓢ 2° 30'
+ Ⓦ 1° 00'

1° - 280/27
2° - 275/27
3° - 266/27
4° - 257/28
5° - 253/47 *



.01
12:08
12:16
12:06 ⑥
12:14
m 155
g 174
2'
g 354°
⑦ m 335°
12:18
12:00
12:20
12:12
12:04
100
13'
⑧
12:32

10'	⑨	S 36070 W 148220	3 ✓
20'	①	S 34 600 W 148 310	4 ✓
30'	②	S 33 430 W 149230	5
40'	③	S 32380 W 150060	6
50'	④	S 31 620 W 151220	7
60'	⑤	S 31080 W 152 300	8



.14 1/2 ✓
.04 ✓
2'
1'15"
.11
.01 ✓ 160° m
2'30"
.06
.16
07
.08
.19'
.10 ✓ 471
.12
327° m

14 1/2
2 1/2
17 1/2

19 1/2
2 1/2
17

476
454

12.374 mTs

19

344

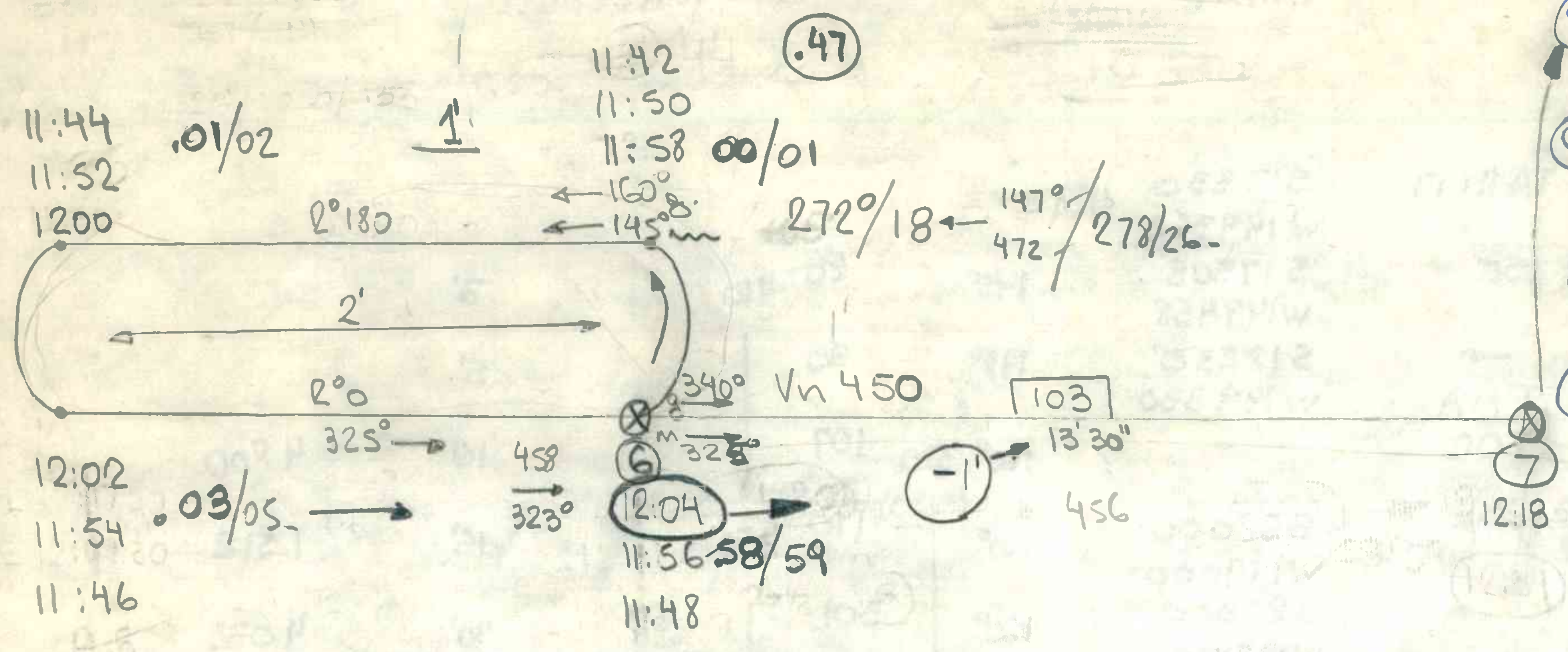
ESC II BOEING 707 DE: TAHITI A: TAHITI

43.198

AWY	ATC FREC	POSICION / CODIGO	WPT	LATITUD / LONGITUD	AYUD NAV	Cº M	F.L	DIST TRAMO / REMAN	TAS	VIENTO D/V	VIENTO C	G.S	TIEMPOS PLN	TIEMPOS ESTIM / REAL	COMBUSTIBLE PLN	COMBUSTIBLE REM EST / REMAN
	02:40	TAHITI		S17330 W 149362	112.1			1151						0910		
F/AWY		SE	①	S17508 W149458		199°		20 1131	410				3'	0918	–	
	10:00	→ TMA	②	S18230 W149330		148°		30 1101					5'	0 –	–	
	NASA C990	TOC				160°	330	107 994					16'		4 800	
		→	③	S22000 W149000		160°		110 884	450				15'	0950	1 512	
		→	④	S27000 W148170	C° 8. 174°	160°		301 583		280/32	+9	487	37 40'	10 28	4 032	311/42
	L6.7	→	⑤	S31000 W 147900		158°		243 340		298/40	+20	498	29 33'	10 56	3 326	297/52
		→ P.ESPERA	⑥	S36370 W146510	1	157°		340 /		282/80		4	42 46'	11:38 11:43	4 637	
	12.18	TEST	⑦	APARTE S35000 W147080	2								0200		12096	
		→	5	S22000 W149000		005°	350	353					47'		4 017	
		TOD				335°		150					20'		1710	
		TAS	6	S17511 W150002		335°	✓	100					14'	14 38	1.020	
		TAHITI	7	S17330 W149362	112.1	041°		30					4'	14 50	—	

3467
5643
8867
5680
0035

6048
177
5128



.47
11:42
11:50
11:58 00/01
11:44
11:52
1200
.01/02
1'
←160°
←145°
2°180
272°/18 ←
147°
472
278/26-
2'
2°0
340°
Vn 450
103
13'30"
325° →
458
→ 325°
323°
6
12:04
-1'
456
12:02
11:54
11:46
.03/05-
11:56 58/59
11:48
7
12:18

7-

⑧- S33370 ✓
W147220 3

⑨- S32200 ✓
W147510 4

①- S31130 ✓
W148230 ✓ 5

②- S30080 ✓
W149050 ✓ 6

③- S29220 ✓
W150220 ✓ 7

④- S28380 ✓
W151300 ✓ 8 →

TAHITI 9

NASA 712- 10520

OBSERVATION PLAN FOR THE ARTIFICIAL COMET.

DATE: DIC 24/25 1984

LOCAL TIME (24/12)	UNIVERSAL TIME (Z) (25/12)	PROCEDURE
17:00	03:00	B-707 preparation - and refuel.
18:00	04:00	Ground Power supply : UTA Air Conditioning : UTA Beging of MPE equipment check and tracking procedures check.
22:30	08:30	GSOC (Bauer) call Tahiti Air Control Tel: (00689) 20901 - Pers: 1 Pilot and Mr. LANG. Backup: 28081 Ext. 532 or 512 GSOC Phone Nr. 0049 - 89 - 3203145
22:40	08:40	B-707 Prep. for take off.
23:00	09:00	B-707 Take Off.
24:00	10:00	NASA C-990 will call TC 91 at 8952 KHZ
01:00	11:00	C-990 Take Off.
01:50	11:50	GSOC open line to Tahiti Air Control Freq.= 5680 Emergency frequency only for B-707 - Tc 91 during release phase. Air control traffic: frequencies: - 3467 - 5643 - 8867
02:18	12:18	Artificial Comet Release
02:20	12:20	Manual Emergency (in case of a satellite failure)
02:30	12:30	Open line between GSOC and Tahiti will be closed. Personal at Tahiti Control center should. Wait for future messages during or after the observation time.

///.

OBSERVATION PLAN FOR THE ARTIFICIAL COMET.

DATE: DIC 26/27 1984

LOCAL TIME (26/12)	UNIVERSAL TIME (Z)(27/12)	PROCEDURE
17:00	03:00	B-707 preparation - and refuel
18:00	04:00	Ground Power supply: UTA Air Conditioning: UTA Begin of MPE equipment check and tracking procedures check.
22:15	08:15	GSOC (Bauer) call Tahiti Air Control Tel: (00689) 20901 - Pers: 1 Pilot and Mr. LANG. Backup: 28081 Ext. 532 or 512 GSOC Phone Nr. 0049 - 89 - 3203145
22:40	08:40	B-707 Prep. for take off.
23:00	09:00	B-707 Take Off.
24:00	10:00	NASA C-990 will call TC 91 at 8952 KHZ
01:00	11:00	C-990 Take Off.
01:00	11:00	GSOC call Tahiti Air Control.
02:00	12:00	GSOC open line to Tahiti Air Control. Freq.= 5680 Emergency Frequency only for B-707 - TC 91 during release phase. Air control traffic: frequencies: - 3467 - 5643 - 8867
02:32	12:32	Artificial Comet Release AFTER RELEASE : "RADIO SILENCE"
02:35	12:35	Manual Emergency (in case of a satellite failure)

///.

02:45	12:45	Open line between GSOC and Tahiti will he closed. Personal at Tahiti Control center should wait for future messages during or after the observation time.
03:40	13:40	GSOC call Tahiti Air Control: -TC 91 will call Tahiti and open RADIO COMUNICATION when optical tracking has been finished. -Interchange of main information after the experiment. -Phone line between GSOC and Tahiti Air Control can be closed.

UN COMETA ARTIFICIAL PARA NAVIDAD DE 1984 E INYECCIONES DE NUBES ARTIFICIALES DURANTE 1985.

El día 16 de agosto del corriente año se lanzaron al espacio desde la Base de Lanzamiento de la NASA de Cabo Kennedy, con un cohete portador de tipo TOR - DELTA los satélites del Proyecto Multinacional AMPTE (Atmospheric Magnetospheric Particle Tracer Explorers) de la NASA.

Estos satélites, luego de alcanzar su órbita inicial de tránsito, con un apogeo de 54.000 Km, se separaron, dejando al satélite IRM (Ion Release Modul) en una órbita con apogeo o distancia a la tierra, de 120.000 Km.

El satélite IRM, diseñado y construído en el Instituto Max Planck de la República Federal de Alemania actúa en el espacio como sistema activo, inyectando nubes artificiales visibles, que son empleadas como trazadoras de los fenómenos de transporte en la magnetósfera terrestre. Por otra parte el satélite CCE desarrollado por la Johns Hopkins University y Goddard Space Flight Center, NASA, de los EE.UU. en su órbita más cercana a la tierra permite detectar el arribo y paso de las partículas ionizadas de bario, litio y europio inyectadas por el IRM, en su trayectoria hacia nuestra atmósfera.

El Director Científico de estas experiencias activas del proyecto multinacional AMPTE es un científico argentino, el Comodoro D. Arnoldo VALENZUELA, doctor en física, quién dirige este y otros proyectos internacionales en los que participan diversos países y Organismos de la Fuerza Aérea Argentina, Universidades y Centros de Investigación de nuestro país.

Estos experimentos activos de inyección de nubes artificiales, podrán, en su mayoría ser seguidos en su trayectoria con instrumental óptico de alta sensibilidad, a bordo de dos observatorios aéreos, uno en cada hemisferio, y una red de observatorios terrestres.

Durante el mes de setiembre se efectuaron exitosamente las dos primeras inyecciones de trazadores de litio, en la zona frontal de la magnetósfera terrestre y delante de ella, en dirección al sol. Estos experimentos fueron detectados exclusivamente con el equipamiento de diagnóstico y detectores de los dos satélites, sin seguimiento óptico debido a su posición relativa con respecto al sol.

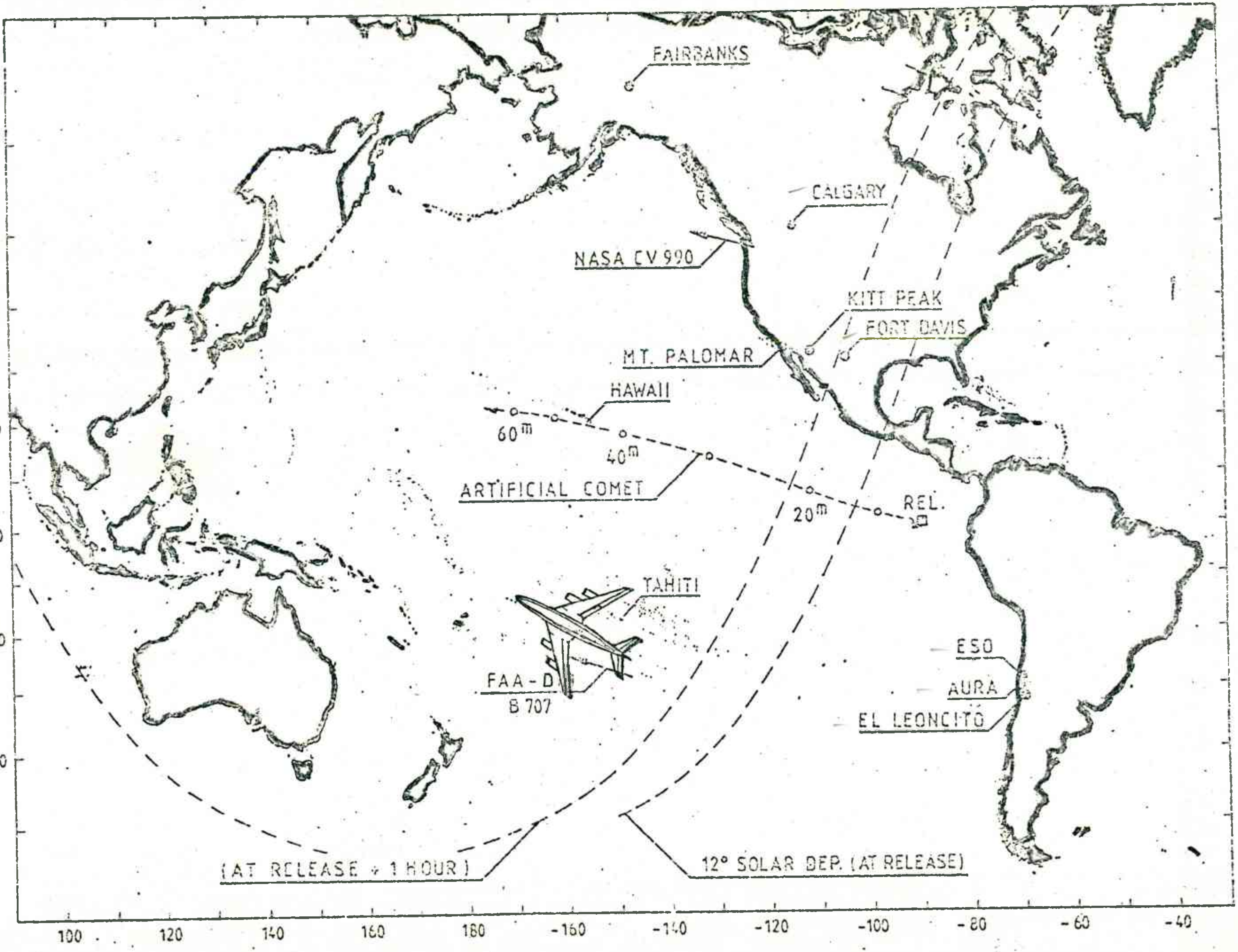
El primer experimento que podrá ser observado y seguido con instrumental óptico, se realizará el día 25 de diciembre del corriente año. Consistirá en la inyección de 2,5 Kg. de bario en la parte lateral de la magnetósfera terrestre lo que originará un fenómeno de plas-

///.

ma similar a un cometa natural. Este cometa artificial será producido a una distancia de la tierra de 116.000 Km, tendrá un tamaño aparente de 5 minutos de arco, lo que corresponde a un sexto del diámetro lunar y una cola de cometa que se extenderá por varios diámetros lunares. La observación inicial podrá ser efectuada con anteojos binoculares normales (7 x 50) durante aproximadamente 20 minutos. La coloración inicial será verde-amarillenta durante el primer minuto que luego se transformará en rojo-púrpura (longitud de onda 4554 y 4934 Amstrong) al ionizarse el bario. El tiempo de observación con telescopios adecuados será de una a una hora y media.

Debido a que la hora local de realización de la experiencia 09:18 hs. está fijada por la posición relativa entre los dos satélites y la posición solar y lunar, la misma, no permitirá en este caso la observación directa desde nuestro país, por lo que se efectuará desde el Océano Pacífico Sur a 31° de latitud y en las proximidades de Tahiti. Con este propósito, se ha preparado un avión observatorio del Tipo B-707 de la F.A.A., DID, (Departamento Investigación y Desarrollo) con cámaras especiales de TV de muy alta sensibilidad para visión nocturna y sistemas de seguimiento automático del cometa. Por otra parte en el hemisferio norte, un avión Convair 990 de la NASA equipado con instrumental similar realizará el seguimiento desde el Pacífico norte, mientras observatorios terrestres en EE.UU. y Hawaii apoyarán al mismo.

Las próximas experiencias planificadas para el año 1985 se realizarán sobre el continente sudamericano para lo que se contará además de las estaciones citadas, con un observatorio especial en "El Leoncito", del Observatorio Felix Aguilar, Universidad Nacional de San Juan , Organismo este que participa en estos experimentos desde hace más de una década y ha formado personal capacitado en el tema bajo la dirección del Dr. VALENZUELA.


FAIRBANKS
CALGARY
NASA CV 990
KITT PEAK
FORT DAVIS
MT. PALOMAR
HAWAII
60^m
40^m
ARTIFICIAL COMET
20^m
REL.
TAHITI
FAA - D
B 707
ESO
AURA
EL LEONCITO
(AT RELEASE + 1 HOUR)
12° SOLAR DEP. (AT RELEASE)
60
40
20
0
-20
-40
100
120
140
160
180
-160
-140
-120
-100
-80
-60
-40

Period: Dec 84/Jan 85 (Artificial Comet Release)

I BRIGADA AEREA
GRUPO TECNICO 1

PROYECTO A.M.P.T.E.

1 A efectos de dar cumplimiento a lo ordenado en Directiva Nº 344 del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea y por Orden del Jefe de la I Brigada Aérea se constituyó un equipo de trabajo en el Grupo Técnico 1 para la diagramación, instalación, puesta a punto y prueba en vuelo de un sistema de observación nocturna de luz residual con cámara de televisión de muy alta sensibilidad y un sistema de seguimiento de flamer especialmente diseñado para un avión Boeing 707, que permite captar móviles de hasta 50Km/seg.. El mencionado equipo quedó constituido de la siguiente forma:

Jefe	Capitán D.	Carlos C. CORREA
Encargado	Sub. Mayor	Oscar VIGNOLO
Electrónicos	Téc.I	Rubén BLASCO
	Téc.I	José OTERO
	OP.I	Orlando ZATO
Instrumentalistas	Sor.I	Jorge SANCHEZ
	OP.II½	Juan ALALCON
Electricista	Téc.I	Alejandro MORDOJ
Ajustador Mecánico	Téc.I	Orlando PASAMONTE

2 Tareas:

1°) Fijación y alineación de la plataforma de la cámara especial de alta sensibilidad y Heliostato Espejo Douglas.

2°) Adaptación y alineación de C/U dos Sistemas de Navegación Inercial LITTON LTN 72.

3°) Conexionado de Sistema de Intercomunicación, Comunicaciones HF y VHF desde el puesto de observador.

4°) Montaje, prueba y ajuste de puerta especial de observación con su respectivo sistema de desempañado.

5°) Instalación de sistema de iluminación de consolas de trabajo.

6º) Instalación de cortina anti-luminosidad para plataforma cámara especial y **Heliostato**.

7º) Realización de alimentación principal 115 voltios / 400 Herz y 28 voltios continua.

8º) Adaptación y fijación de los cuatro rack principales.

9º) Configuración especial del avión con veinte asientos, seis camas y sala de trabajo.-

EL PALOMAR, 11 de enero de 1985.-

Capitán CARLOS CEFERINO CORREA
Jefe Escuadrón Talleres "Acc"

I BRIGADA AEREA
GRUPO TECNICO 1

PROYECTO A.M.P.T.E.

EQUIPO DE TRABAJO: Instalación en avión B-707

JEFE : Capitán D. CARLOS CEFERINO CORREA

ENCARGADO : Suboficial Mayor OSCAR VIGNOLO

TECNICOS :

SOR I JORGE SANCHEZ
TEC I JOSE OTERO
TEC I RUBEN BLASCO
TEC I ALEJANDRO MORDOJ
TEC I ORLANDO PASAMONTE
OP ORLANDO ZATO
OP JUAN CARLOS ALALCON

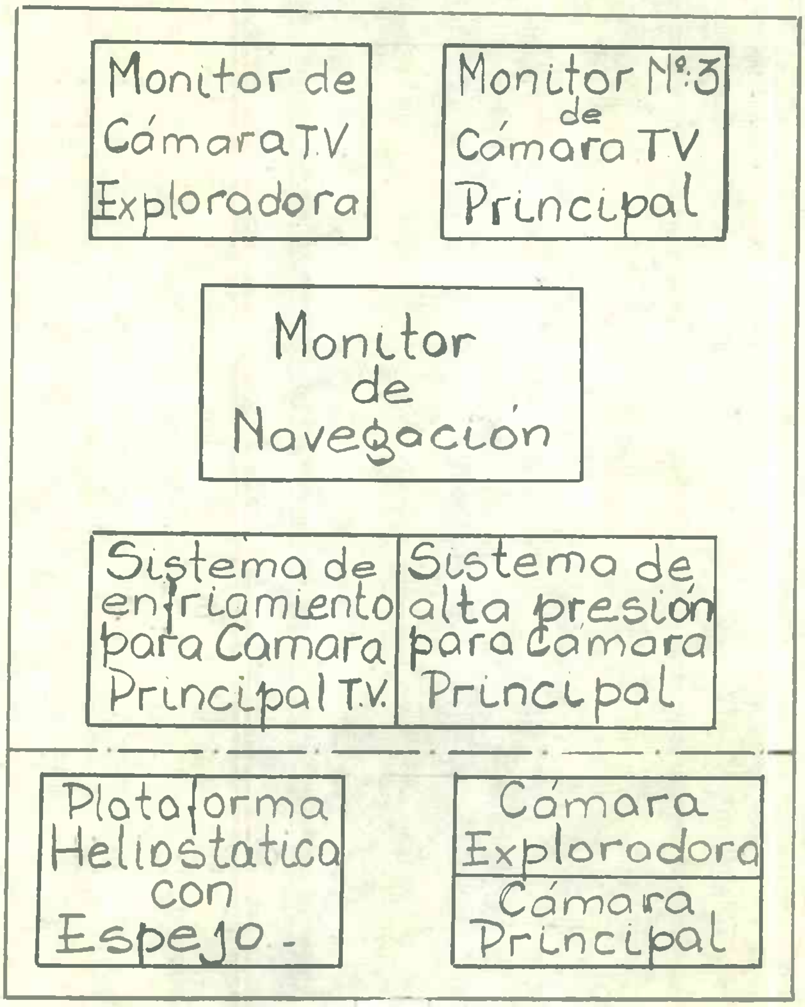
TOTAL HORAS HOMBRE INVERTIDAS : 486:00

EL PALOMAR, 05 de enero de 1985

Capitán CARLOS CEFERINO CORREA
Jefe Escuadrón Talleres "Acc"

RACK 1

Rack Maestro de Control del Proyecto-

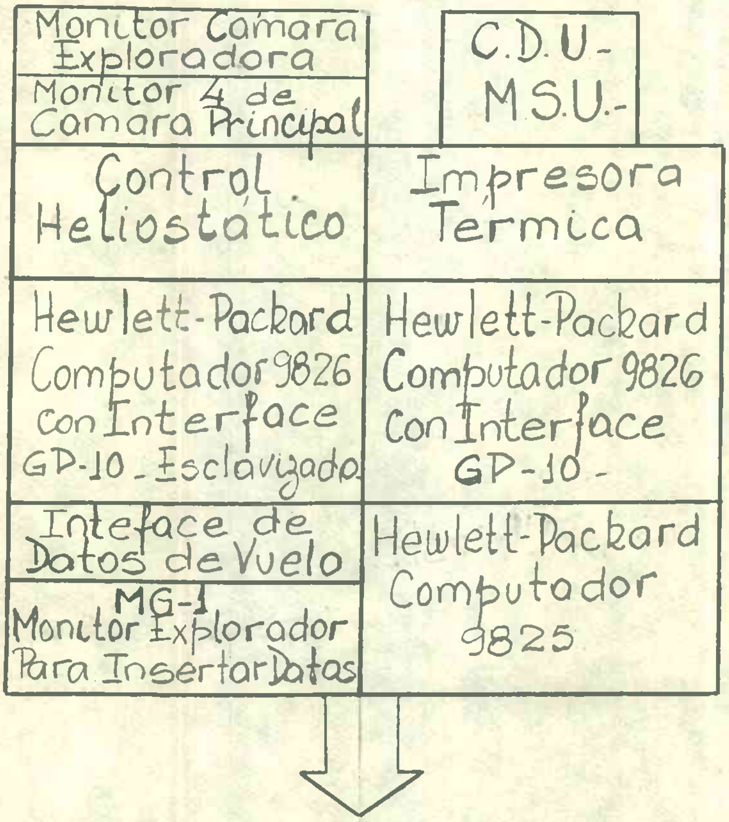

Monitor de Cámara T.V Exploradora
Monitor Nº:3 de Cámara T.V Principal
Monitor de Navegación
Sistema de enfriamiento para Camara Principal T.V.
Sistema de alta presión para Cámara Principal
Plataforma Heliostatica con Espejo -
Cámara Exploradora
Cámara Principal

RACK 2
Control de T.V.

<table>
<tr><td></td><td></td><td>Registro de Cámara</td><td></td></tr>
<tr><td>Control Video Oscl.</td><td>Monitor 1 CámaraT.V. Exploradora</td><td>Monitor 1 CámaraT.V. Principal</td><td>Monitor 2 CamaraT.V. Principal</td></tr>
<tr><td colspan="2">Rack de Control T.V.</td><td colspan="2">Sistema Memoria de T.V.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Rack de Distribución de T.V.-</td><td colspan="2">Grabador 1 de Video. Cámara Principal</td></tr>
<tr><td colspan="2">Grabador 2 de Video Camara Principal</td><td colspan="2">Control y Distribucion de Energia</td></tr>
</table>

RACK 3

Computadoras.-


Monitor Camara Exploradora
Monitor 4 de Camara Principal
C.D.U.-
M.S.U.-
Control Heliostático
Impresora Termica
Hewlett-Packard Computador 9826 con Interface GP-10 - Esclavizado
Hewlett-Packard Computador 9826 Con Interface GP-10 -
Inteface de Datos de Vuelo
MG-1 Monitor Explorador Para Insertar Datas
Hewlett-Packard Computador 9825

SISTEMA INS

RACK 4.-

Rack de Energia y Comunicación -

Rack Energia: 115V	
Osciloscopio	
Sistema de Comunicacion	Grabador de Video Camara Exploradora
Fuente Energia Nº: 2 - 28 Volts	Fuente Energia Nº 1 - 28 Volts
Transformador 115/220 V.-	Transformador 115/220 V.

FUERZA AEREA

PRENSA

14-DIC-84
N° 180

LA ARGENTINA PARTICIPA EN UN PROYECTO INTERNACIONAL EN EL ESPACIO EXTERIOR

El martes próximo viajará desde El Palomar a Tahití una misión científica.

- -

Organismos científicos oficiales y privados de varias naciones, entre ellas la Argentina, participarán en una experiencia científica, que se realizará el 25 de diciembre próximo, destinada a investigar el comportamiento de partículas activas en la ~~ionósfera~~ y magnetósfera en zonas del espacio ubicadas a más de 100.000 kilómetros de alejamiento de la superficie terrestre. Si bien la investigación es de ciencia pura, sus hallazgos y determinaciones pueden ser derivados a adelantar tecnologías vinculadas con las comunicaciones electromagnéticas, el comportamiento de las cargas eléctricas del espacio exterior y su influencia en la vida humana e instalaciones terrestres, entre otros temas de importancia práctica.

El Director del proyecto elaborado por el Instituto Max Planck de Alemania Federal, es el doctor en Física, comodoro ARNOLDO VALENZUELA de la Fuerza Aérea Argentina. Participan del estudio, la NASA, con sus satélites [redacted], IRM, CCE del programa AMPTE (Atmospheric Magnetospheric Particle Tracer Explorers); el APL (Applied Physics Laboratory) en colaboración con la NASA; la Fuerza Aérea de los Estados Unidos que provee aviones de observación y la Fuerza Aérea Argentina mediante un avión Boeing 707, provisto de sistemas de observación nocturna de luz residual y seguimiento especial con cámaras de televisión.

El Director de la experiencia, personal científico y técnico partirán el martes próximo para Tahití, desde donde , debido a las exigencias críticas del proyecto, intervendrán en la observación del primer cometa artificial que será lanzado por un satélite que fue puesto en órbita en agosto de 1984, a 116.000 kilómetros de distancia de la tierra.

20.

Comodoro EDUARDO FONTAINE
Jefe de Prensa de la Fuerza Aérea

UN COMETA ARTIFICIAL PARA NAVIDAD DE 1984 E INYECCIONES DE NUBES ARTIFICIALES DURANTE 1985.

El día 16 de agosto del corriente año se lanzaron al espacio desde la Base de Lanzamiento de la NASA de Cabo Kennedy, con un cohete portador de tipo TOR - DELTA los satélites del Proyecto Multinacional AMPTE (Atmospheric Magnetospheric Particle Tracer Explorers) de la NASA.

Estos satélites, luego de alcanzar su órbita inicial de tránsito, con un apogeo de 54.000 Km, se separaron, dejando al satélite CCE (Charge Composition Explorer) con el mismo apogeo e inyectando mediante su propio motor cohete al satélite IRM (Ion Release Modul) en una órbita con apogeo o distancia a la tierra, de 120.000 Km.

El satélite IRM, diseñado y construído en el Instituto Max Planck de la República Federal de Alemania actúa en el espacio como sistema activo, inyectando nubes artificiales visibles, que son empleadas como trazadoras de los fenómenos de transporte en la magnetósfera terrestre. Por otra parte el satélite CCE desarrollado por la Johns Hopkins University y Goddard Space Flight Center, NASA, de los EE.UU. en su órbita más cercana a la tierra permite detectar el arribo y paso de las partículas ionizadas de bario, litio y europio inyectadas por el IRM, en su trayectoria hacia nuestra atmósfera.

El Director Científico de estas experiencias activas del proyecto multinacional AMPTE es un científico argentino, el Comodoro D. Arnoldo Valenzuela, doctor en física, quién dirige este y otros proyectos internacionales en los que participan diversos países y Organismos de la Fuerza Aérea Argentina , Universidades y Centros de Investigación de nuestro país.

///.

Estos experimentos activos de inyección de nubes artificiales, podrán, en su mayoría ser seguidos en su trayectoria con instrumental óptico de alta sensibilidad, a bordo de dos observatorios aéreos, uno en cada hemisferio, y una red de observatorios terrestres.

Durante el mes de setiembre se efectuaron exitosamente las dos primeras inyecciones de trazadores de litio, en la zona frontal de la magnetósfera terrestre y delante de ella, en dirección al sol. Estos experimentos fueron detectados exclusivamente con el equipamiento de diagnóstico y detectores de los dos satélites, sin seguimiento óptico debido a su posición relativa con respecto al sol.

El primer experimento que podrá ser observado y seguido con instrumental óptico, se realizará el día 25 de diciembre del corriente año. Consistirá en la inyección de 2,5 Kg. de bario en la parte lateral de la magnetósfera terrestre lo que originará un fenómeno de plasma similar a un cometa natural. Este cometa artificial será producido a una distancia de la tierra de 116.000 km, tendrá un tamaño aparente de 5 minutos de arco, lo que corresponde a un sexto del diámetro lunar y una cola de cometa que se extenderá por varios diámetros lunares. La observación inicial podrá ser efectuada con anteojos binoculares normales (7 x 50) durante aproximadamente 20 minutos. La colaboración inicial será verde-amarillenta durante el primer minuto que luego se transformará en rojo-púrpura (longitud de onda 4554 y 4934 Amstrong) al ionizarse el bario. El tiempo de observación con telescopios adecuados será de una a una hora y media.

///.

Debido a que la hora local de realización de la experiencia 09:18 hs. está fijada por la posición relativa entre los dos satélites y la posición solar y lunar, la misma, no permitirá en este caso la observación directa desde nuestro país, por lo que se efectuará desde el Océano Pacífico Sur a 31°de latitud y en las proximidades de Tahiti., Con este propósito, se ha preparado un avión observatorio del Tipo B-707 de la F.A.A., DID, (Departamento Investigación y Desarrollo) con cámaras especiales de TV de muy alta sensibilidad para visión nocturna y sistemas de seguimiento automático del cometa. Por otra parte en el hemisferio norte, un avión Convair 990 de la NASA equipado con instrumental similar realizará el seguimiento desde el Pacífico norte, mientras observatorios terrestres en EE.UU. y Hawaii apoyarán al mismo.

Las próximas experiencias planificadas para el año 1985 se realizará sobre el continente sudamericano para lo que se contará además de las estaciones citadas, con un observatorio especial en "El Leoncito", del Observatorio Feliz Aguilar, Universidad Nacional de San Juan , Organismo este que participa en estos experimentos desde hace más de una década y ha formado personal capacitado en el tema bajo la dirección del Dr. VALENZUELA.

FUERZA AEREA ARGENTINA

ANEXO 128
Cta. Nº 562-9489-04-2
Medida: 21 x 29,7 cms.

MEMORANDUM

Para información de:

....

PRODUCIDO POR:

....

.... de 19.......

Asunto: → Elevación 10 pies

HAO - (NTTO) (TUAMOTU) MIL 18° 04 5 S 140° 56' 7 W (GMT - 10)

Runway 12/30 (11.089 x 147 ASP DC-8)

Diversion prohibited to DC-8/DC-10/B-707/B-747 except for emergency

A min 24 hs PN req

NDB / TACAN

AITUTAKI (AMURI) 18 50 6 S/159 44.4 W 14 pies Civil

2 pistas { 4960 x 98 09/27
coral { 5980 x 98 SWL 45 14/32 : Single wheel loading

NDB

RAROTONGA INTL (NIKAO) (Cook Islands) Civil
(NCRG) 21° 11 7 S/159° 47 9 W

08/26 7637 x 147 CON (DC8)

VOR / NDB

AUCKLAND INTL (MANGERE) NZ 37 00 6 S/W 174 47 9 E

05/23 10800 x 150

CHRISTCHURCH INTL NZ 43° 29' 3 S/172° 32' 0 E

02/20 8012 x 148
11/29 5700 x 148

TAHITI/FAA (NTTA) 17 33 3 S/W 149 36 4

04/22 10925 x 148 ASF

PASCUA

MATAVERI (Isla de Pascua) EASTER I MEIP
27 09 9 S/109° 25 6 W Elev 226 GMT + 7

RWY 10/28 8760 x 98 ASP

VOR 117.1 I/A
NDB 280 I/A
ILS 110.3

RANGIROA (TUAMOTU) NTTG S 14°57 5
W 147 39 8

09/27 6890 x 98 ASP 2C8

VOR /NDB.

	TO	DISTANCIA
CHRISTCHURCH S 43 29 3 E 172 32 0	MC MURDO 77 53 1 S / E 166 44 1	2068
"	SOUTH POLE S 90 00	2790
MELBOURNE INTL S 37 40 5 144 50 0 E	" "	3139
"	MC MURDO.	2475
SYDNEY S 33 56 5 151 10 3 E	South Pole	3363
"	MC MURDO.	2668
POSICION S 39 07 0 / W 147 51 0	TAHITI S 17 33 3 W 149 36 4	1297 ✓
~~CHRISTCHURCH~~ POSICION	CHRISTCHURCH S 43 29 3 E 172 32 0	1787
~~RAROTONGA~~	RAROTONGA S 21 11 7 W 159 47 9	1238 ✓
~~AUCKLAND~~ POSICION	AUCKLAND S 37 00 6 E 174° 47 9	1756 ✓

Te. Part 233278

Gerardo HOROVITZ

Edit 334592 fotografía

RANGIROA
S 14° 57° 5
W 147 39 8 ______ 1449

HAO ______ 1312

46

ANEXO 128
Cta. Nº 562-9489-04-2
Medida: 21 x 29,7 cms.

FUERZA AEREA ARGENTINA

MEMORANDUM

Para información de:

PRODUCIDO POR:

de 19

Asunto:

FUERZA AEREA ARGENTINA
ESTADO MAYOR GENERAL

OPS

BUENOS AIRES
12 NOV 84
N° 344
Ejemplar N° 2

DIRECTIVA

"EXPERIENCIA COMETA ARTIFICIAL AMPTE"

I - PROPOSITO.

1. Coordinar las tareas a desarrollar con motivo de una experiencia científica del Proyecto Satelitario AMPTE (ACTIVE MAGNETOSPHERIC PARTICLE TRACER EXPLORERS).

II - INFORMACION.

2. La Fuerza Aérea mantiene compromisos internacionales derivados de la actividad científica que desarrolla el Comodoro D. Arnoldo VALENZUELA en la República Federal de ALEMANIA.

3. Dicha actividad científica, incluye una experiencia internacional de investigación en la ionósfera y en la Magnetósfera, con participación de los siguientes organismos:

1°) Institute Max Planck de la República Federal de ALEMANIA: Dirección del Proyecto Comodoro D. Arnoldo VALENZUELA.

2°) NASA: Satélites CRRES (Combined Release and Radiations Effects Satellite), Satélite IR (Ion Release Teodul) y Goddard Space Fligt Center, con el Satélite CCE (Charge Compositiom Explorer) del Programa AMPTE.

3°) Fuerza Aérea Argentina: Avión Boeing 707 (Sistema de observación nocturno de luz residual y sistema especial de seguimiento).

4°) John Horpkins University: APL (Applied Physics Laboratory) en colaboración con la NASA.

5°) USAF: Aviones NKC-135 y CONVAIR 990 (Sistema de Observación de la NASA).

6°) Intervienen asimismo en el Programa de Observación, los siguientes organismos:

a) NASA AMES, RESEARCH LABORATORY (Sistema de Observación a bordo del avión Convair 990).

///.-

b) Universidad de Alabama (Instituto de Geofísica).

c) Universidad Nacional de San Juan (OAFA: Observatorio Astronómico "Felix Aguilar").

d) Universidad de Boston (Departamento de Astronomía)

e) Laboratorio de Investigación de Palo Alto de Lockheed Corp. (Departamento de misiles).

f) Comisión Nacional de Energía Atómica de los EE.UU. (Los Alamos Scientific Laboratory).

g) Laboratorio de Geofísica de la USAF (AFGL).

4. La experiencia consistirá en la formación de un cometa artificial producido por la inyección de vapor de bario desde un satélite a 116.000 Km. de distancia del planeta y en la observación simultánea del comportamiento de sus partículas en la atmósfera.

III - CRITERIOS.

5. Interesa a la Fuerza Aérea mantener estrechos lazos de cooperación con organizaciones científicas internacionales de avanzada.

6. Es conveniente en tal sentido, apoyar las investigaciones que dirige el Comodoro D. Arnoldo VALENZUELA en el Instituto Max Plank de la República Federal de ALEMANIA, como Director Científico.

7. Interesa a la Fuerza Aérea el tener acceso y conocimiento de las tecnologías de avanzada en el campo espacial y analizar su eventual aplicación en los proyectos propios.

8. Dada la complejidad, trascendencia internacional e importancia de las organizaciones científicas involucradas, se deberán estrechar las medidas para asegurar la operación de movilidad de la Fuerza Aérea Argentina.

IV - EJECUCION.

TAREAS.

9. El Comando de Operaciones Aéreas, deberá:

1°) Disponer de un avión B-707 a partir del día 10 DIC 84 para la instalación, puesta a punto y prueba en vuelo

///.

de un sistema de observación nocturna de luz residual con cámara de televisión de muy alta sensibilidad y un sistema de seguimiento de flamer especialmente diseñado para el avión B-707 que permitirá captar móviles de hasta 50 Km/segundo (velocidad aproximada que se calcula desarrollará el cometa artificial). Estos sistemas serán provistos por el Instituto Max Plank e instalados bajo la dirección del Comodoro D. Arnoldo VALENZUELA.

Esta tarea deberá estar completada el día 17 DIC 84.

2°) Disponer el traslado del avión B-707 a partir del día 18 DIC 84 de acuerdo con el siguiente detalle:

a) Tripulación: reforzada con navegadores en condiciones de realizar navegación astronómica, Ingeniero de Abordo, Director Científico y SIETE (7) Técnicos a asignar por éste de acuerdo a Anexo "ALFA" "Nomina de Personal".

b) Ruta: 182100 DIC 84: EL PALOMAR - MENDOZA, pernocta.

19 "H" DIC 84: MENDOZA - ISLA DE PASCUA (ESCALA TECNICA) - AEROPUERTO Faaa DE PAPETEE (TAHITI).

c) Vuelos de prueba locales y vuelo operativo en TAHITI: a requerimiento del Director Científico. El vuelo operativo se realizará entre los días 25 y 27 DIC de 12:15 a 12:30 hs GMT entre los siguientes puntos:

- Punto 1:	21°00'	S, 161° 00 W
- Punto 2:	26°00'	S, 138° 00 W
- Punto 3:	39°00'	S, 148° 00 W
- Punto 4:	34°00'	S, 162° 00 W

d) Pasajeros: 1/2 (UNO/DOS) Periodístas para cubrir el acontecimiento a requerimiento del Jefe del Departamento Prensa.

///.

e) Regreso: Por la misma ruta empleada en el vuelo de ida, previéndose el arribo en el El Palomar, a más tardar el día 29 DIC 84.

f) Apoyo Técnico:

En PAL: Grupo Técnico 1.

En AD de destino: será coordinado por el Director Científico y nuestro Agregado Aeronáutico en Francia con las autoridades de la Fuerza Aérea Francesa.

10. El Estado Mayor General, deberá:

1°) Jefatura III - Planificación:

a) Efectuar la coordinación general del cumplimiento de la presente Directiva.

b) Evaluar los resultados logrados al finalizar la experiencia, supervisando y coordinando las acciones ulteriores a ella.

2°) Jefatura II - Inteligencia:

a) Dispondrá que nuestro Agregado Aeronáutico en FRANCIA, coordine los requerimientos que el Director Científico le formule en relación con la presente Directiva.

3°) Jefatura Logística:

a) Asignar los fondos que demande el cumplimiento de la presente Directiva en coordinación con el Director Científico de la experiencia Comodoro D. Arnoldo VALENZUELA y Departamento Investigación y Desarrollo de la Jefatura III - Planificación.

11. El Departamento Prensa, deberá:

1°) Disponer la difusión de la experiencia, poniendo énfasis en la importancia de la misma y en la participación de un miembro de la FAA como Director Científico.

2°) Seleccionar un Grupo no mayor de 2 periodistas para cubrir la nota acompañando a la tripulación en vuelo bajo control del Comandante de aeronave y de acuerdo con las instrucciones del Director Científico.

///.-

V - MEDIDAS DE COORDINACION.

12. La coordinación a los efectos del cumplimiento de la presente Directiva será desarrollada por la Jefatura III - Planificación - Dpto Investigación y Desarrollo (Com D. Justo Demetrio DIAZ - (E.Téc 1111) - Oficina N°909 TE: 312-5262.

Brigadier Mayor [illegible] GUILLERMO [illegible]
Jefe del Estado [illegible] Aérea

ANEXO "ALFA": "NOMINA DE PERSONAL - TRIPULANTES ESPECIALES"

DISTRIBUIDOR:

EMG	Ejemplar N° 1
Cdo Op Ae	Ejemplar N° 2
Cdo Mat	Ejemplar N° 3
J-I	Ejemplar N° 4
J-II	Ejemplar N° 5
J-III	Ejemplar N° 6
J-III (Dpto I y D)	Ejemplar N° 7
J- Log	Ejemplar N° 8
Dpto Prensa	Ejemplar N° 9
Archivo (Dpto Planes)	Ejemplar N° 10

CONFIDENCIAL

FUERZA AEREA ARGENTINA
ESTADO MAYOR GENERAL

ANEXO "ALFA"

NOMINA DE PERSONAL

TRIPULANTES ESPECIALES.

1.	Comodoro D. ARNOLDO VALENZUELA.	
2.	Señor ERICH WEIZORECK	- Pasaporte Alemán G 1015120
3.	Señor KERL HEINZ KAISER	- Pasaporte Alemán F 0367626
4.	Señor WERNER LANG	- Pasaporte Alemán F 6992225
5.	Señor BERNHARD MERZ	- Pasaporte Alemán E 9452071
6.	Señor OTTO BAUER	- Pasaporte Alemán F 2207778
7.	Ingeniero EDUARDO MOLINA	- Pasaporte Argentino 8.642.150
8.	UN (1) Ayudante del Director Científico-A designar.	
9.	DOS (2) Periodistas - A designar.	

Brigadier IVAN DELMAR [illegible]
Jefe III Planificación

DECLARACION GENERAL
Entrada/Salida
DECLARACAO GERAL
Entrada/Saída
GENERAL DECLARATION
Inward/Outward

Propietario a Administ.
Proprietário ou Admin.
Owner or Operator

FUERZA AEREA ARGENTINA

CORREO AERONAUTICO MILITAR AL EXTERIOR (CAME)

AERONAVE / Aviao / Aircraft: B-707 TC-91
VUELO Nº / Voo Nº / Flight Nº: 83/84
FECHA / Data / Date: 28-DIC-84

PUNTO DE EMBARQUE / Ponto de Embarque / Point of Embarkation: Papeete - Tahiti (Ciudad y país) (Cidade e país) (City and Country)

PUNTO DE DESEMBARQUE / Ponto de Desembarque / Point of Disembarkation: Mendoza Argentina (Ciudad y país) (Cidade e país) (City and Country)

RUTA DE VUELO — ROTA DE VÔO — FLIGHT/ROUTING

(En la columna "Localidad" deberán ser siempre mencionados el origen, escalas y destino)
(Na coluna "Localidade" deverão ser sempre mencionados a origem, as escalas e o destino)
("Place" column always to list origin, en-route stop and destination)

LOCALIDAD Localidade Place	Nº TOTAL DE TRIPULANTES Nº Total de Tripulantes Total Number of Crew		Nº DE PASAJEROS Nº de Passageiros Number of Passengers	CARGA Carga Cargo
	COMANDANTE DE AERONAVE:		Local de Partida: NAAA Local de Partida: Departure Place:	
	MUÑOZ, Rodolfo	01991	Embarcados 4/x/x Embarcados Embarking	
	TRIPULACION:			
	BARBERO, Walter	019501		
	OSSA, Juán	023423	En transito en el mismo avión Em transito no mesmo voo Through on same flight	1VLC
	PALAZZI, Rubén	001184		
	CERRUTI, Roberto	023559	Local de Llegada: ZAMS Local de Chegada: Arrival Place:	
	CORREA, Carlos	7289066		
	SALVADOR, Angel	027523	Desembarcados 4/x/x Desembarcados Disembarking	
	CEMINO, Mario	027521		
SP.	BRENDOLISE, Mario	015481	En tránsito en el mismo vuelo Em transito no mesmo voo Through on same flight	
SA.	TULIAN, Sergio	023555		

DECLARACION DE SALUD
DECLARACAO DE SAUDE
DECLARATION OF HEALTH

Personas que se sepan estar sufriendo de enfermedades otras que no sean malestar de vuelo o consecuencias de accidentes, como también personas que fueron desembarcadas durante el viaje por motivo de enfermedad.

Pessoas que se saiba estarem sofrendo de doenças que não sejam enjôo de viagem ou consequências de acidentes, como também aquelas que tenham sido desembarcadas durante a viagem por motivo de doença.

Persons on board known to be suffering from illness other than airsickness or the effect of accidents, as well as those cases of illness disembarked during the flight.

Cualquier otra circunstancia a bordo que pueda provocar propagación de enfermedades.

Quaisquer outras circunstâncias a bordo que possam provocar a propagacão de doenças.

Any other conditions on board which may lead to the spread of disease.

Detalles de cada desinsectización o tratamiento sanitario (lugar, hora. fecha-método) durante el vuelo. Si ninguna desinsectización fue efectuada durante el viaje, dar detalles de la última realizada.

Detalhes de cada desinsetizacão ou tratamento sanitário (lugar, data, hora, método) durante o vôo. Se nenhuma desinsetizacão foi efetuada durante a viagem, dar detalhes da última realizada.

Details of each disinsecting or sanitary treatment (place date, time, method) during the flight. If no disinsecting has been carried out during the flight give details of most recent disinsecting.

Desinfectado en el Palomar el día 18-Dic-84

Firma, si exigida
Assinatura, se exigida
Signature, if required

BRENDOLISE, Mario
(Tripulante responsable
(Tripulante responsavel)
(Crew member concerned)

SOLAMENTE PARA USO OFICIAL
SOMENTE PARA USO OFICIAL
FOR OFFICIAL USE ONLY

Declaro que todas las indicaciones y datos contenidos en esta Declaración General y en cualquier de los formularios suplementarios que la deban acompañar son, según mi conocimiento, completos, exactos y verídicos y que todos los pasajeros en tránsito proseguirán en este viaje.

Declaro que tôdas as indicações e dados contidos nesta Declaração Geral e em qualquer dos formulários suplementares que a devam acompanhar são, segundo o meu conhecimento, completos exatos e verdadeiros, e que todos os passageiros em trânsito prosseguirão/prosseguiram nesta viagem.

I declare that all statements and particulars contained in this General Declaration, and in any supplementary forms required to be presented with this General Declaration are complete, exact and true to the best of my knowledge and that all through passengers will continue/have continued on this flight.

Firma
Assinatura
Signature

MUÑOZ, Rodolfo
(Agente autorizado o Comandante del Avión)
(Agente autorizado ou Comandante da aeronave)
(Authorized Agent or Pilot-in-Command)

DECLARACION GENERAL
Entrada/Salida
DECLARACAO GERAL
Entrada/Saída
GENERAL DECLARATION
Inward/Outward

Propietario o Administ.
Proprietário ou Admin.
Owner or Operator

FUERZA AEREA ARGENTINA

CORREO AERONAUTICO MILITAR AL EXTERIOR (CAME)

AERONAVE / Aviao / Aircraft: B-707

VUELO Nº / Voo Nº / Flight Nº: 83/84

FECHA / Data / Date: -DIC-84

PUNTO DE EMBARQUE (Ciudad y país) / Ponto de Embarque (Cidade e país) / Point of Embarkation (City and Country): ....

PUNTO DE DESEMBARQUE (Ciudad y país) / Ponto de Desembarque (Cidade e país) / Point of Disembarkation (City and Country): ....

RUTA DE VUELO — ROTA DE VOO — FLIGHT/ROUTING

(En la columna "Localidad" deberán ser siempre mencionados el origen, escalas y destino)
(Na coluna "Localidade" deverão ser sempre mencionados a origem, as escalas e o destino)
("Place" column always to list origin, en-route stop and destination)

LOCALIDAD Localidade Place	Nº TOTAL DE TRIPULANTES Nº Total de Tripulantes Total Number of Crew	Nº DE PASAJEROS Nº de Passageiros Number of Passengers	CARGA Carga Cargo
SA	**TRIPULANTE ESPECIAL:** VALENZUELA, Arnoldo ....014815 WEIZORECK, Erich ....G1015120 KAISER, Kerl ....F0367626 LANG, Werner ....F699225 MERZ, Bernhard ....E9452071 GOMEZ, Marta ....7955068 MOÑIER, Juán 029905	Local de Partida .... Local de Partida: Departure Place: Embarcados .... Embarcados Embarking En transito en el mismo avión Em transito no mesmo voo Through on same flight Local de Llegada: .... Local de Chegada: Arrival Place: Desembarcados .... Desembarcados Disembarking En tránsito en el mismo vuelo Em transito no mesmo voo Through on same flight	

DECLARACION DE SALUD
DECLARACAO DE SAUDE
DECLARATION OF HEALTH

Personas que se sepan estar sufriendo de enfermedades otras que no sean malestar de vuelo o consecuencias de accidentes, como también personas que fueron desembarcadas durante el viaje por motivo de enfermedad.

Pessoas que se saiba estarem sofrendo de doenças que não sejam enjôo de viagem ou consequências de acidentes, como também aquelas que tenham sido desembarcadas durante a viagem por motivo de doença.

Persons on board known to be suffering from illness other than airsickness or the effect of accidents, as well as those cases of illness disembarked during the flight.

....

Cualquier otra circunstancia a bordo que pueda provocar propagación de enfermedades.

Quaisquer outras circunstâncias a bordo que possam provocar a propagacão de doenças.

Any other conditions on board which may lead to the spread of disease.

....

Detalles de cada desinsectización o tratamiento sanitario (lugar, hora fecha-método) durante el vuelo. Si ninguna desinsectización fue efectuada durante el viaje, dar detalles de la última realizada.

Detalhes do cada desinsetizacão ou tratamento sanitário (lugar, data, hora, método) durante o vôo. Se nenhuma desinsetizacão foi efetuada durante a viagem, dar detalhes da última realizada.

Details of each disinsecting or sanitary treatment (place date, time, method) during the flight. If no disinsecting has been carried out during the flight give details of most recent disinsecting.

Desinfectado en el Palomar el día 18-Dic-84

Firma, si exigida
Assinatura, se exigida
Signature, if required

BRENDOLISE, Mario
(Tripulante responsable
(Tripulante responsavel)
(Crew member concerned)

SOLAMENTE PARA USO OFICIAL
SOMENTE PARA USO OFICIAL
FOR OFFICIAL USE ONLY

Declaro que todas las indicaciones y datos contenidos en esta Declaración General y en cualquier de los formularios suplementarios que la deban acompañar son, según mi conocimiento, completos, exactos y verídicos y que todos los pasajeros en tránsito proseguirán en este viaje.

Declaro que tôdas as indicações e dados contidos nesta Declaração Geral e em qualquer dos formulários suplementares que devam acompanhar são, segundo o meu conhecimento, completos exatos e verdadeiros, e que todos os passageiros em trânsito prosseguirão/prosseguiram nesta viagem.

I declare that all statements and particulars contained in this General Declaration, and in any supplementary forms required to be presented with this General Declaration are complete, exact and true to the best of my knowledge and that all through passengers will continue/have continued on this flight.

Firma MUÑOZ, Rodolfo
Assinatura
Signature

(Agente autorizado o Comandante del Avión)
(Agente autorizado ou Comandante da aeronave)
(Authorized Agent or Pilot-in-Command)

MANIFIESTO DE PASAJEROS

MANIFESTO DE PASSAGEIROS

PASSENGER MANIFEST

Propietario o Administ.
Proprietário ou Admin.
Owner or Operator

FUERZA AEREA ARGENTINA

CORREO AERONAUTICO MILITAR AL EXTERIOR (CAME)

AERONAVE / Aviao / Aircraft: B-707 TC-91

VUELO Nº / Voo Nº / Flight Nº: 83/84

FECHA / Data / Date: -DIC-84

PUNTO DE EMBARQUE / Ponto de Embarque / Point of Embarkation: (Ciudad y país) (Cidade e país) (City and Country)

PUNTO DE DESEMBARQUE / Ponto de Desembarque / Point of Disembarkation: (Ciudad y país) (Cidade e país) (City and Country)

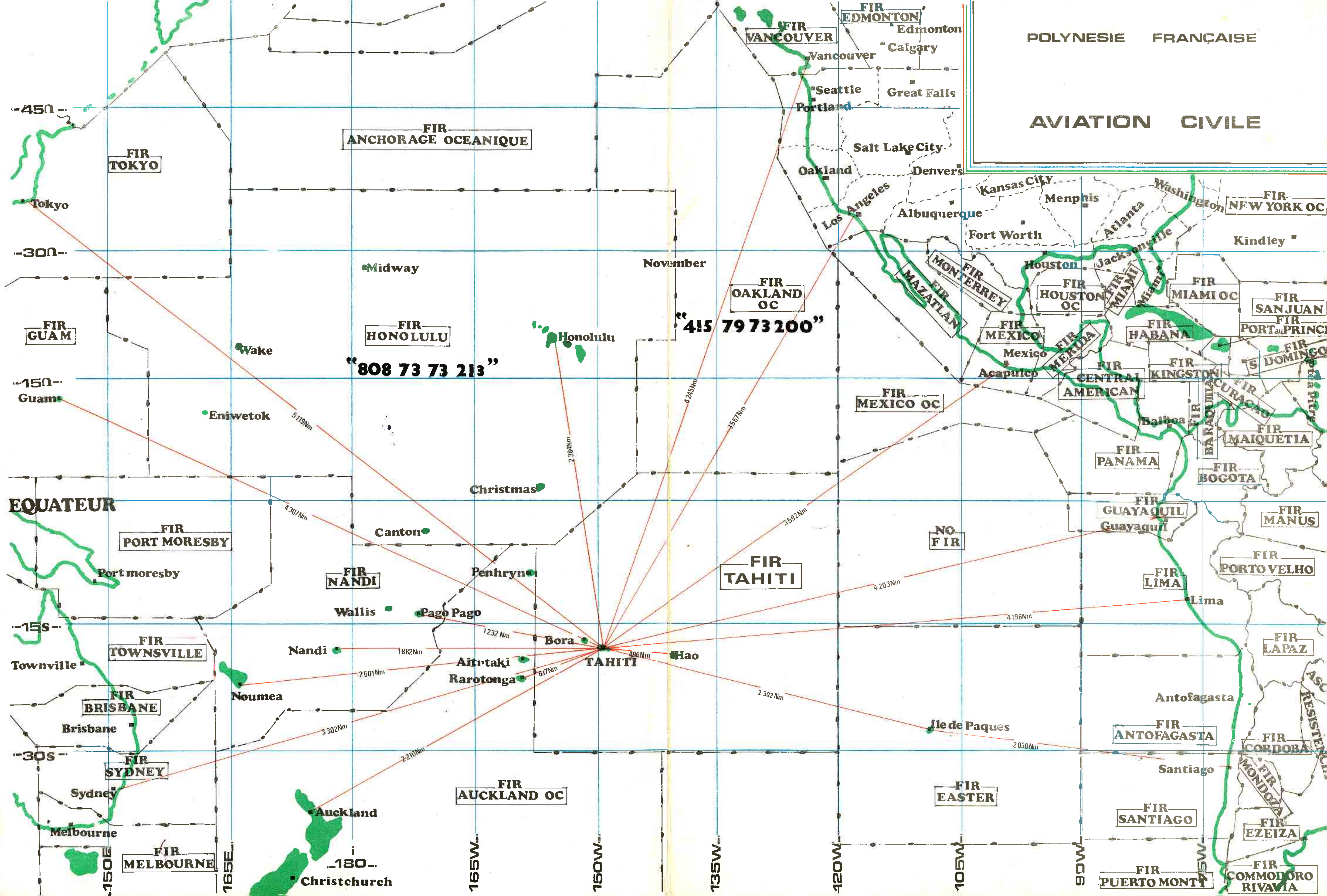
Nº	APELLIDO E INICIALES Sobrenome e Iniciais Surname and initials	USO EXCLUSIVO EMPRESA Uso de proprietário Use of owner only	SOLO PARA USO OFICIAL Somente para uso oficial For official use only
1	PAPINI, F.J.	A.M.	P.A. 2738949
2	RUBIO, F.	A.M.	P.A. 6520330
3	DIEGUEZ L	AM	PA 12029798
4	HOROVITZG	AM	PA 6197076
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			

Preparado por / Prepared by

Página / Page ……… de / of ……… páginas / Pages

POLYNESIE FRANÇAISE

AVIATION CIVILE


FIR EDMONTON
Edmonton
FIR VANCOUVER
Calgary
Vancouver
Seattle
Great Falls
Portland
Salt Lake City
Oakland
Denvers
FIR ANCHORAGE OCEANIQUE
FIR TOKYO
Tokyo
Kansas City
Memphis
Washington
FIR NEW YORK OC
Los Angeles
Albuquerque
Atlanta
Fort Worth
Jacksonville
Kindley
Midway
November
Houston
FIR MONTERREY
FIR MAZATLAN
FIR HOUSTON OC
FIR MIAMI
Miami
FIR MIAMI OC
FIR OAKLAND OC
FIR SAN JUAN
FIR PORT au PRINCE
FIR GUAM
FIR HONOLULU
Honolulu
"415 79 73 200"
FIR MEXICO
FIR HABANA
FIR S DOMINGO
Wake
"808 73 73 213"
Mexico
FIR MERIDA
FIR CENTRAL AMERICAN
FIR KINGSTON
FIR CURACAO
Acapulco
Guam
Eniwetok
FIR MEXICO OC
FIR BARANQUILLA
Balboa
FIR MAIQUETIA
5 119Nm
4 245Nm
3 567Nm
2 384Nm
FIR PANAMA
FIR BOGOTA
Christmas
EQUATEUR
4 307Nm
FIR GUAYAQUIL
Guayaquil
FIR MANUS
3 592Nm
FIR PORT MORESBY
Canton
NO FIR
FIR PORTO VELHO
Port moresby
FIR NANDI
Penhryn
FIR TAHITI
FIR LIMA
4 203Nm
Lima
Wallis
Pago Pago
4 196Nm
1232 Nm
Bora
FIR LAPAZ
FIR TOWNSVILLE
Nandi
1882Nm
Aitutaki
496Nm
Hao
TAHITI
Townville
617Nm
Rarotonga
2 501Nm
Noumea
2 302Nm
Antofagasta
FIR BRISBANE
Brisbane
3 302Nm
Ile de Paques
FIR ANTOFAGASTA
2 030Nm
FIR CORDOBA
FIR SYDNEY
2 210Nm
Santiago
FIR MENDOZA
Sydney
FIR AUCKLAND OC
FIR EASTER
FIR SANTIAGO
Auckland
FIR EZEIZA
Melbourne
FIR MELBOURNE
180
Christchurch
FIR PUERTO MONTT
FIR COMMODORO RIVAVIA
45N
30N
15N
15S
30S
150E
165E
165W
150W
135W
120W
105W
90W
75W

C.36/2A .59

C36/2A .59

Data Bank®

C36/RB

OCIACIÓN DE TRIPULANTES
DE TRANSPORTE AÉREO

NTESIS HISTÓRICA
Y FOTOGRÁFICA
DERRIBO
C-130 H TC-62

"AEROPUERTO TUCUMAN"
28- AGOSTO- 1975
13:03 HS.
POR LA BDT MONTONEROS
"OPERACIÓN GARDEL"

NO. F-15A

C36/RB

ASOCIACIÓN DE TRIPULANTES
DE TRANSPORTE AÉREO

SÍNTESIS HISTÓRICA Y FOTOGRÁFICA

DERRIBO

C-130 H TC-62

"AEROPUERTO TUCUMAN"
28- AGOSTO- 1975
13:03 HS.
POR LA BDT MONTONEROS
"OPERACIÓN GARDEL"

1

BUENOS AIRES, 26 de Agosto de 1985.-

EXPOSICION: "A DIEZ AÑOS DEL ATENTADO AL HERCULES C-130 EN TUCUMAN NARRADO POR SU PILOTO".-

INTRODUCCION:

Cuando fuí invitado por el Presidente del Instituto Argentino de Historia Aeronaútica JORGE NEWBERY, Brigadier D. ALFREDO GONZALEZ FILGUEIRA a realizar una exposición sobre el ataque sufrido en Tucumán hace diez años a un Hércules de la FAA en el acual me desempeñaba como Comandante de Aeronave, lo primero que acudió a mi mente al sentarme y pensar como escribir la introducción de este suceso fué el recuerdo un poco velado por el tiempo, de un aula de la ECEM donde hace muchos años se dictaba entre otras disciplinas una materia llamada "GUERRA SUBVERSIVA".

Recuerdo lo improbable que sonaba a nuestros oidos esa posibilidad en la Argentina - Terrorismo - Organización en células - Infiltración - Guerrilla rural - Guerrilla urbana - Zonas liberadas, etc, temas que nos parecian en aquellas épocas tan imposibles como si hoy nos hablasen de una futura invasión de seres extraterrestres.

No podíamos creer en aquellos años que en un futuro tan cercano íbamos a estar envueltos en un conflicto de esas características. No habíamos ingresado a la Escuela de Aviación para aprender a luchar contra enemigos sin rostros, sin nombres, sin patria y sin bandera.... subconcientemente pensábamos que una eventual defensa de nuestra Patria se realizaría en otro contexto donde nuestra profesionalidad y los medios en oposición jugaran dentro de reglas bastante formales preestablecidas.

Otra realidad sin embargo fué apareciendo poco a poco en la vida de todos los argentinos. Nos vimos envueltos justamente en todo aquello que creíamos no podía suceder: atentados, secuestros, extorsiones, células terroristas, captación ideológica, muerte y llanto, mucho llanto.

La acción solapada y sutil de la guerra subversiva de la cual aquella materia nos hablaba ... y algunos no creíamos...

La subversión en la argentina registra antecedentes a partir del año 1959 y su accionar se extiende por más de 20 años.

Para enmarcar el atentado al Hércules ocurrido el 28 de Agosto de 1975 debemos recordar el contexto que vivía la Argentina en esa época.

A tal efecto consideraremos solo el lapso transcurrido entre Julio de 1974 y Mayo de 1976, dado que en este período se concreta el frente Sudoeste de Tucumán, foco guerrillero cuyo accionar, sobrepasadas las fuerzas de seguridad, determinó que el Gobierno Con titucional decretara el Operativo Independencia.

Este vuelo pues respondía a una misión de dicho Operativo.

Conviene recordar que solo en el período expresado, se cometieron 284 asesinatos y otros hechos subversivos de los cuales mencionaré unos pocos que tuvieron en su tiempo mayor difusión;

12 Ago 74: Copamiento armado, robo de armamento y secuestro del Mayc LARRABURE.

03 Set 74: Secuestro del Ingeniero MASCARDI, directivo de la Propulsora Siderúrgica.

19 Set 74: Secuestro y extorsión de JUAN y JORGE BORN. Rescate de u$ 60 millones.

03 Oct 74: Asesinato del ex-Secretario General del Gremio Maredero de Santa Fe señor JUAN MARIO RUSSO.

09 Nov 74: Atentado criminal al Comisario General de la Policía Federal ALBERTO VILLAR y Señora.

04 Dic 74: Emboscada y asesinato del Capital HUMBERTO VIOLA y de su pequeña hija.

14 Dic 74: Asesinato del Industrial ANTONIO LARANGEIRA en Mar del Plata.

14 Feb 75: Asesinato del Diputado Nacional Dr HIPOLITO ACUÑA (UCR).

28 Feb 75: Secuestro y asesinato del Cónsul de USA Sr JOHN PATRICK EGAN.

19 Abr 75: Copamiento armado y robo del armamento al Batallón de Arsenales 121 "Fray LUIS BELTRAN" en Rosario.

04 Jun 75: Asesinato del Gerente de Acindar Ingeniero RAUL GAMELONI

10 Jun 75: Asesinato del Dirigente Sindical JUAN ENRIQUE PELAYES.

12 Ago 75: Atentado con averias importantes en el Casco de la Fragata Misilística "SANTISIMA TRINIDAD".

28 Ago 75: Atentado al Hércules TC-62.

07 Set 75: Asesinato del Comodoro ROLANDO SILIONI.

05 Oct 75: Intento copamiento armado al Regimiento de Infantería de Montes 2 en la Provincia de Formosa. Mueren 11 integrantes del Ejército Argentino y 2 Policías.

25 Oct 75: Asesinato del Brigadier ARTURO LONGINOTI.

28 Oct 75: Asesinato del Coordinador de Personal de FIAT Córdoba Sr ALBERTO SALA.

24 Oct 75: Secuestro y extorsión del Sr ENRIQUE METZ de la firma M Benz. Pago rescate u$s 4 millones.

05 Dic 75: Emboscada y asesinato del General (R) D. JORGE CACERES MONIE y su Sra Esposa.

17 Dic 75: Asesinato del Intendente de San Martín Sr ALBERTO MANUEL CAMPOS.

23 Dic 75: Intento de copamiento al Batallón de Arsenales 601 "DOMINGO VIEJO BUENO" en Monte Chingolo. Mueren 6 hombres del Ejército Argentino con 31 heridos.

26 Feb 76: Asesinato del Sindicalista Cordobes Sr ADALBERTO CESAR GIMENEZ.

28 Feb 76: Asesinato del empresario Sr HECTOR MINETTI. Córdoba.

10 Jul 76: Secuestro y asesinato del Comodoro ROBERTO ECHEGOYEN.

Estos hechos son solo un reducido ejemplo de la agresión que tuvo que soportar la sociedad Argentina por parte del terrorismo internacional. La Fuerza Aérea alertada por las capacidades puestas de manifiesto por el enemigo realizaba por entonces sus operaciones de acuerdo a patrones establecidos, este atentado pués no fué sorpresa para nosotros.

Ahora pués vayamos al vuelo en sí.

.... A las 0900 hs del día 28 Ago 75 el TC-62 despegó de la base Aérea El Palomar aterrizando en el Aeropuerto BENJAMIN MATIENZO de

Tucumán a las 1156 hs (SLIDE Nº 3). Iban a bordo 85 pasajeros de Policía Federal.

De inmediato se procedió al embarque de 114 hombres de Gendarmería Nacional pertenecientes al Eq. Com. San Juan, que venían actuando en la zona Tafí del Valle, El Mollar y Amaicha del Valle desde hacía 50 días, habiendo sido relevada esta Unidad por el Eq. Com. Formosa.

La misión de ese día para el TC-62 comprendería además de ese vuelo a San Juan desde Tucumán, otro traslado desde La Rioja a Buenos Aires.

Además de los 114 Gendarmes, se estaban acomodando dentro del Avión todos los pertrechos de la Unidad, como así también su armamento y munición. Todos estaban ansiosos por partir y reunirse con sus familiares. La tripulación a su vez cumplía con los últimos detalles de la partida. Reunión previa al vuelo, hasta de co trol de procedimientos, etc. La rutina que se repetía siempre antes de un despegue.

Mientras todo esto ocurría en el Aeródromo, un vehículo con las siglas de Agua y Energía estacionado a una cuadra y media de la entrada al Aeropuerto recibía instrucciones por radio provenientes de un delincuente subversivo montonero infiltrado dentr del Aeródromo (SLIDE Nº 4).

10 a 12 minutos antes del despegue, es decir aproximadamente a las 1250 hs (Hora de puesta en marcha del TC-62) dicho vehículo se pone en marcha y se desplazó hasta el frente de la calle Pío XII 798 donde existía una casa (SLIDE Nº 5) contigua a la pista de aterrizaje en cuyo frente una boca de tormenta conectaba a un túnel de desagüe fluvial en desuso. Este cruzaba por debajo de la pista SLIDE # 6 (~~SLIDE con vista del Aeropuerto~~) a 1.100 metros de la cabecera Norte y a 1.000 metros de la cabecera Sur (~~SLIDE Nº 6~~).

Dos individuos a los cuales posteriormente se les unió un tercero que llegó en una moto vestidos de overoles y cascos azules descendieron del vehículo y tomaron posiciones . Su misión: Por medio de un control remoto hacer estallar un poderoso explosivo previamente ubicado en dicho túnel debajo de la pista justo en el mo

mento en que el Hércules estuviera al máximo de su potencia despegando con 121 hombres a bordo rumbo a San Juan.

A esa misma hora 1250 el TC-62 comenzó a poner en marcha los motores. Primero el Nº 3, luego el 4, el 2 y el 1. El Copiloto repasaba la lista de chequeo para antes del despegüe y cada miembro de la tripulación iba repitiendo las operaciones que a cada uno le correspondía . El Auxiliar de Carga informaba a los pasajeros las instrucciones normales y de emergencia.

Ningún pasajero ~~Nadie~~ seguramente pensaba en emergencias en esos momentos. Solo un corto vuelo de 55 minutos a San Juan y nuevamente el hogar, la familia y tal vez una corta licencia ocupaban el pensamiento de todo el pasaje. Eran las 1300 hs y ya el Avión estaba a 90º de pista próximo al despegüe. Era un día primaveral, sin una sola nube en el horizonte.

. . . . .V. . . . .

Vamos a dejar ahora al TC-62 que en la cabecera ~~"caliente sus motores" en~~ de la pista 18 antes del despegüe, para introducirnos en el dispositivo que la banda de delincuentes subversivos motoneros había elegido para ejecutar la sentencia de muerte a los 114 hombres de Gendarmería Nacional y 7 de la FAA.

Algunos detalles de este Operativo denominado "Operación Gardel" por montoneros se obtuvieron directamente de publicaciones y comunicados de acceso a todo público en aquella época.

El primer paso una vez explorado el túnel de desagüe que hemos mencionado fué establecer el lugar por donde este acueducto pasaba justo debajo de la pista. Un tabique de ladrillos donde se atrancaban ramas y basuras dió la posición exacta. Dicho tabique reforzaba el soporte de la pista.

La colocación de la carga explosiva (SLIDE Nº 7) mereció un estudio especial para lo cual debió establecerse la cantidad y calidad de explosivos para producir un crater y onda explosiva de suficiente magnitud como para destruir al avión. Por esta razón se realizaron obras en la pared central del acueducto abriéndose un boquete en la parte superior de forma que la explosión no produzca pérdidas de energía por los extremos de la galería con el fin de diri-

6

gir sus efectos hacia arriba. Para abrir este "boquete" se ensayaron explosivos de diferente poder hasta que finalmente se logró abrir un hueco de la dimensión deseada, para lo cual se aprovecho el paso de un avión para disimular el ruido de la deflagración.

La banda de delincuentes montoneros publicó en la revista Evita Montonera de setiembre de 1975 un dibujo (SLIDE Nº 8) donde explica la composición de la carga explosiva que en forma de cono invertido se colocó en el hueco del túnel. El cono estaba formado en la punta por una semiesfera de 10 kg de TNT, luego una capa de 60 kg de DIETAMON y el resto 95 kg de AMONITA.

Los explosivos estaban envueltos en bolsas de nyl bien atadas y cubiertas de grasa de litio para evitar el paso de la humedad.

Otra versión que registra la opinión de expertos en explosivos determinó que el material empleado, por los efectos producidos pudo haber sido alguno de los siguientes:

- Treinta a 50 kg de TROTYL.
- Bombas de gelamón de cuatro a cinco kg, equivalentes a 30/40 kg de TNT.
- O TROTYL con sistema de carga hueca.

De la carga salía un grueso cable totalmente impermeable que corría 250 metros por el fondo del túnel hasta la boca de tormenta mencionada (SLIDE Nº 9). A dicho cable se lo dejó allí asegurado con una argolla, de manera que luego fuera fácil conectarlo a una fuente de energía (en este caso se utilizó la batería de 12 volt del vehículo utilizado). Dicho cable a la vez tenía una prolongación hasta un foso disimulado entre ramas en un terreno baldío ubicado justa al lado de la casa de la calle Pio XII 798 (SLIDE Nº 10) desde donde se oprimiría el pulsador al ~~[illegible]~~ el avión en su carrera de despegüe.

Cuando finalizó la instalación de la carga explosiva el boquete se ~~[illegible]~~ de nuevo con ladrillos y en el escalón del túnel y en la boca de tormenta se colocaron dos carteles que decian: PELIGRO - ALTA TENSION - AGUA Y ENERGIA.

Toda esta instalación se llevó a cabo desde marzo

a junio de 1975 y a partir de este mes se comenzó a planificar la ejecución propiamente dicha. Un gran problema que tuvo que ser resuelto por medio de cálculos geométricos fué determinar un punto de referencia para que el "tirador" oprimiera al botón de forma tal que la detonación se produjera justo en al momento que el avión estuviera pasando por encima del túnel. Nº 10 Bis "TIRADOR" era el nombre que la Banda de Delincuentes Terroristas Montoneros había asignado al hombre que accionaría el pulsador eléctrico ~~(SLIDE Nº 10 bis)~~. El punto de referencia consistió en una horqueta formada por una rama que se encontraba just delante del foso de observación. Slide Interrato

Desde fines de junio y durante todo julio la operación se montaba cuando se sabía que llegaban aviones. Se produjeron intentos el 7 y 28 de julio pero ambos fallaron por errores en la coordinación de los tiempos.

A partir de entonces y durante el mes de agosto se monto el operativo todos los días para lo cual se organizó un sistema llamado "CONCENTRACION DISPERSA" donde los terroristas disfrazados de deportistas, botelleros u otras ocupaciones estaban totalmente dedicados a la tarea, en horario de 7 a 19 horas .

Esta "concentración dispersa" era el llamado Punto 3. Una vez detectado el avión se pasaba al Punto 2 donde se abordaba la camioneta que ya hemos descripto con las siglas de Agua y Energía.

En el Punto 1 se instalaba al personal en los lugares estipulados y se conectaban los cables a la fuente de energía. El Punto 0 era el momento de oprimir el disparador.

Volvamos al TC-62 que inicia el despegue a las 1303 hs el Mayor CARLOS BELTRAMONE abrió al máximo los aceleradores el S.P. JOCE PERSINOTO sentado en el medio entre los dos pilotos estaba muy atento en los instrumentos de motor. El S. M. FORTUNATO BARRIOS, prim mecánico, supervisaba todo el instrumental mas atrás, el Cap FRANCISC MENZI (Navegador), seleccionadas las ayudas radioeléctricas, esperarí después del despegue para informar al piloto el radial de salida.

Se alcanzó la velocidad despegue, 200 km/h aproximadamente luego de recorridos 800 metros desde la cabecera 18 y estando el avión ya en el aire la tripulación pudo observar una explosión

(SLIDE Nº 11 y 12) (Explicación). Se formó un hongo negro constituído por bloques de piedra, carpeta asfáltica y tierra dentro de una columna de denso humo negro (SLIDE Nº 13). Esta explosión se produjo entre 100 y 150 metros delante de nuestra visión y a unos dos segundos de distancia en tiempo (SLIDE Nº 14). En este lapso hubo muy poco para intentar. Se ordenó la trepada inmediata del avión el cual entró en onda explosiva entre 8 y 12 metros de altura (SLIDE Nº 15) con toda l potencia aplicada y en actitud de ascenso.

Testigos que se encontraban en el edificio del Aeropuerto observaron que la aeronave inmediatamente se incendió inclinándose a la derecha, cayendo a la pista y recorriendo 180 metros antes de salir por la banquina derecha deteniéndose a los 400 metros.

En la cabina de comando se comprendió de inmediato que se trataba de un atentado extremista. Una del piloto graficó lo que todos pensábamos. "Vamos arriba" grito el Comandante. Se pensó por un instante que ganando altura podría haber alguna posibilidad de seguir volando a pesar de todo. Pero no fué así lo que aconteció 2" después. Tan tremenda fué la conmoción recibida, el ruido infernal de bloques de pista impactando en el avión, roturas de parabrisas y fuego que se vislumbraba por doquier, que ahí toda la tripulación percibió la magnitud del desastre. Este accidente fatal que todo aviador subconcientemente sabe que puede ocurrir alguna vez, estaba ocurriendo en ese momento. ~~Mi~~ La primera impresión fué de sorpresa ante la posibilidad de morir, pero antes todavía quedaban cosas por hacer (SLIDE Nº 16
SLIDE N°16 La potencia de la explosión había ocasionado daños estructurales definitivos al avión, era imposible mantener la máquina en vuelo. Entre otras cosas se había perdido parte del ala derecha, el timón de dirección, alerón y un motor derecho y se produjo la caída del tanque Pylon externo izquierdo el cual se incendió.

Comprobado que el avión carecía de comandos y estando todavía en el aire en una trayectoria que si seguía podría continuar hacia un centro poblado que se visualizaba en los límites laterales de la pista, se optó por aplastar el avión sobre el piso y tratar de conseguir frenarlo barriendo el tren de aterrizaje el cual se lo mantuvo extendido en todo momento. Este propósito se pudo lograr por la acción

del timón de profundidad que todavía actuaba y por la acción de freno y alguna potencia diferencial que se aplicó en el momento oportuno, Girando quedándose [illegible] ~~realizando~~ el avión un trompo de 160º.

Debo hacer constar que la tripulación cumplió en la emergencia la acción que la situación requería. Incluso se pudo escuchar a través de los teléfonos la voz del auxiliar de carga, Suboficial Mayor CLIDE PARDINI, informando que las puertas de salida no podían abrirse. Esto, lo sabríamos después, fué debido a la deformación sufrida por el fuselaje durante su deslizamiento en tierra.

La situación en la cabina de pasajeros era de una gran confusión dado que estos desconocían la causa del accidente que estaban viviendo. De inmediato se llenó la cabina de un denso humo y tierra y el calor producido por el fuego fué tornando irrespirable el aire. En esos momentos se puso a prueba la disciplina de estos valientes gendarmes los cuales protagonizaron actos de heroísmo y solidaridad que nunca podrán olvidarse (SLIDE Nº 17).

Al detenerse definitivamente el avión, éste quedó recostado 30 metros fuera de la pista hacia la derecha, en una posición casi perpendicular a la misma. Se pudo visualizar al avión desplazarse en un túnel de llamas en su trayectoria sobre el terreno, incendio que se intensificó aún mas cuando quedó inmóvil.

Como quedó dicho, al no poderse abrir las puertas, la evacuación del avión fué muy dificultosa (SLIDE Nº 17 bis). Por un milagroso orificio que se produjo en el costado izquierdo del fuselaje detrás de la puerta de tripulación, salió la mayoría de la gente. Se utilizó también la escotilla superior de tripulantes y la última de pasajeros, ésta abierta por uno de los tripulantes en momentos muy difíciles. También se evacuó el avión por agujeros que se hicieron desde el exterior por la acción de tripulantes, gendarmes y vecinos del lugar.

Cabe una mención especial al personal de Gendarmería Nacional que organizó en orden y sin pánico la salida del avión incendiado (SLIDE Nº 18 y 19), a pesar de las altas temperaturas que rápidamente rodeo a todo el aparato. Aquellos que salieron por sus propios

medios retornaron a la máquina tantas veces como fué necesario para rescatar a los heridos impedidos.

En esta acción pereció por asfixia el Gendarme RAUL REMBERTO CUELLO quien salió y entró al avión repetidas veces salvand valiosas vidas hasta quedar atrapado por las llamas en el que sería su último intento.

Un ejemplo de valor y de coraje llevado hasta el supremo sacrifio.

En la pista había quedado un cráter de 12 mts de diámetro y 2 de profundidad (SLIDE Nº 20 y 21).

Bloques de aproximadamente un metro cuadrado se encontraron en una caballeriza del hipódromo que lindaba con la pista a 400 mts de distancia.

Como resultado del accidente el avión quedo destruído en un 100 % (SLIDE Nº 22) 6 gendarmes fallecidos y 22 con heridas y quemaduras de distinta consideración. De la tripulación 6 tripulantes resultaron con heridas y quemaduras y 1 resultó ileso.

El saldo de este accidente por su magnitud pudo haber sido mucho más doloroso en vidas humanas de no haber mediado el error cometido por el terrorista a cargo del accionamiento de la ex-
SLIDE Nº23
plosión./Dos segundos puede ser muy poco tiempo para ~~casi todo~~ en la vida pero fué una eternidad para los 115 sobrevivientes de esta tragedia. Dos segundos de explosión prematura significó estar a 150 mts cuando se liberó la terrible energía de los explosivos, la distancia justa tal vez que nos separó ese día de la muerte.

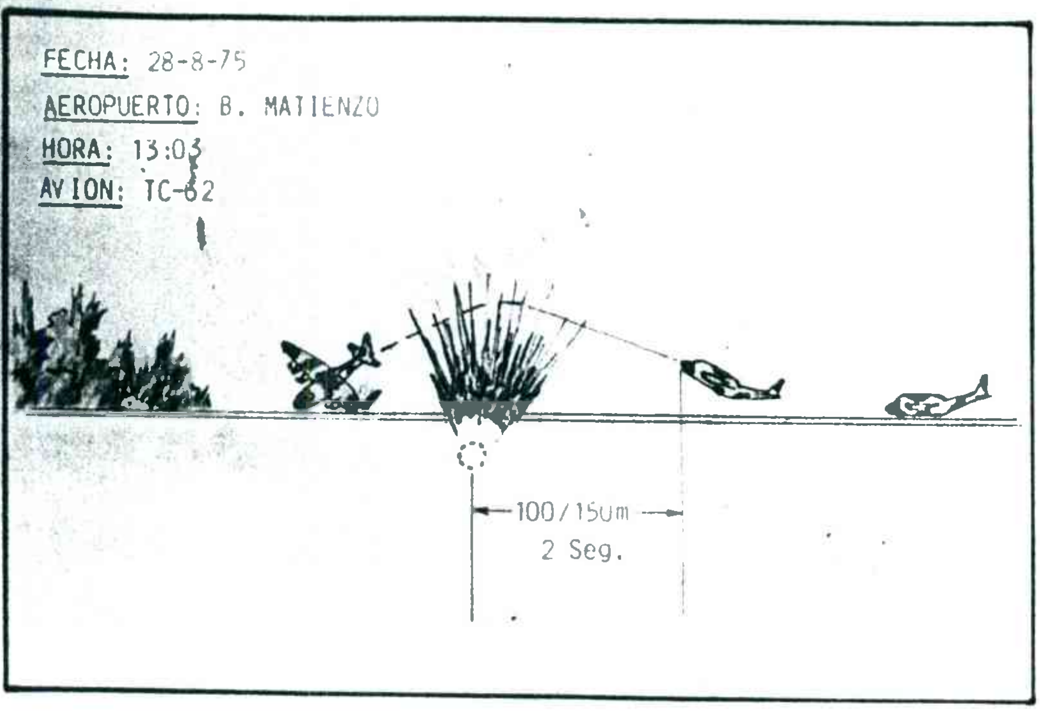
La experiencia de la tripulación fué un factor muy importante para atenuar las consecuencias de este desastre, como así también la disciplina y coraje de los hombres de Gendarmería Nacional la valiosa ayuda recibida por algunos civiles y la robusta estructura de los Hércules C 130 (SLIDE Nº 24,25 y 26).

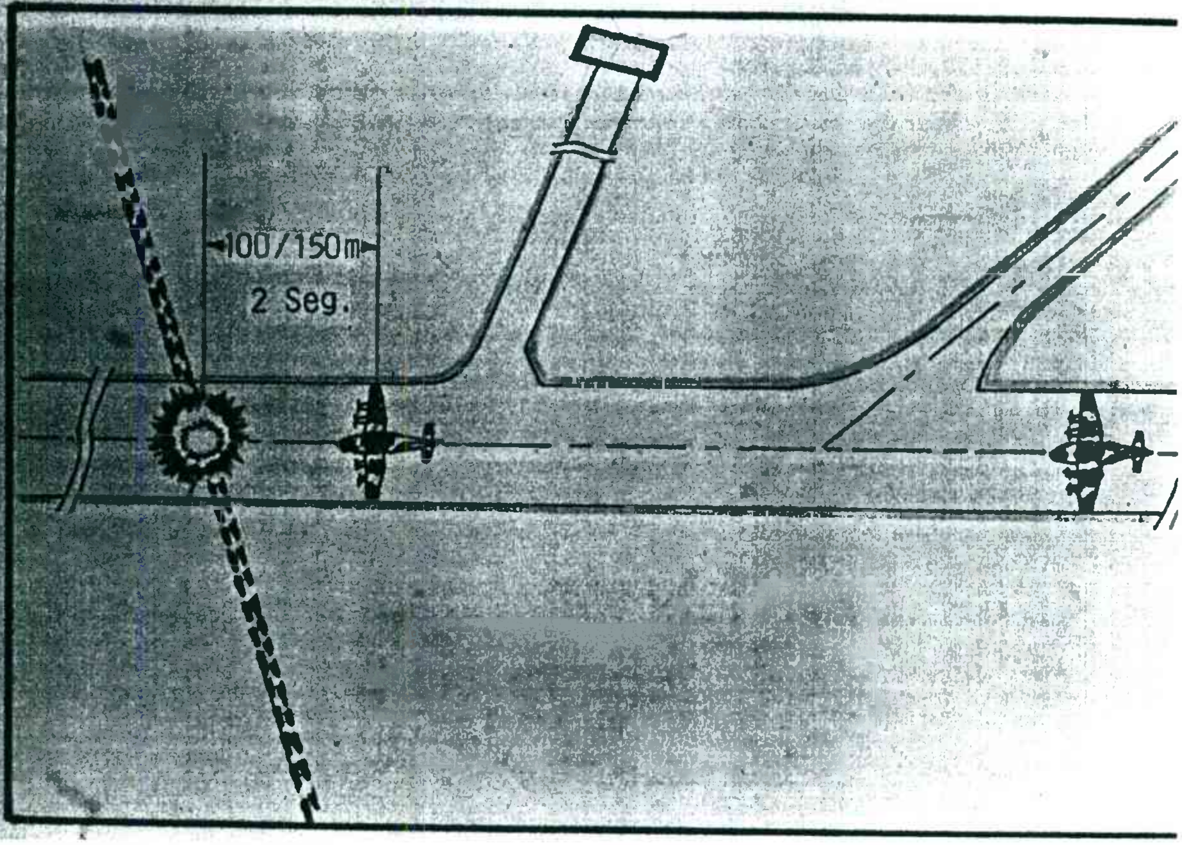
Aquí entre nosotros se encuentra la tripulación del TC-62 (10 años después) a los cuales me honro presentarles y escuchar su breve relato de lo que ellos vivieron. Esta tripulación sería distinguida tiempo después con la condecoración "EN RECONOCIMIENTO" otorgada por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

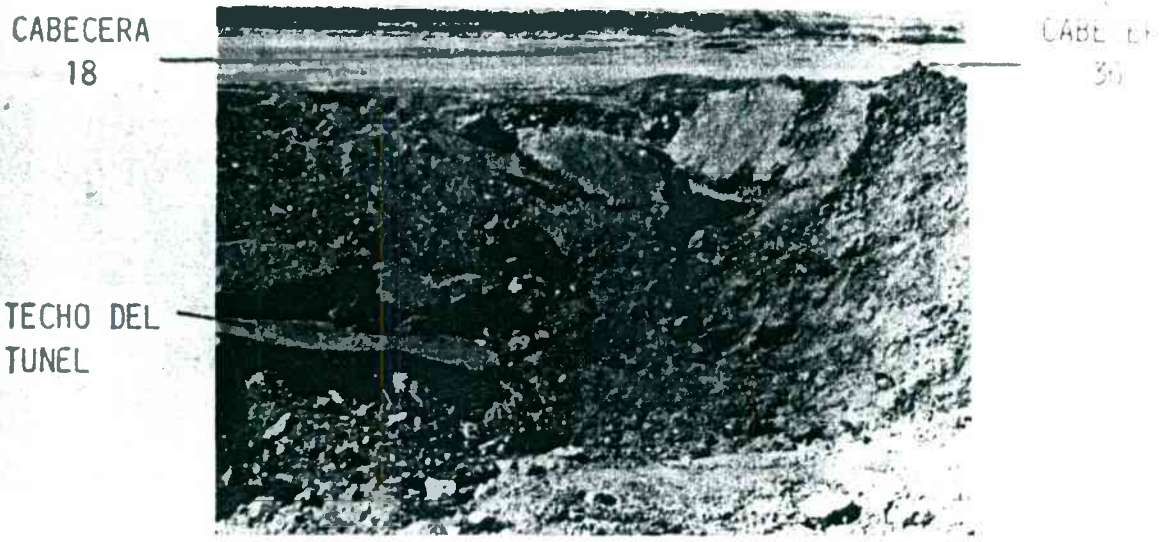
CONCLUSION:

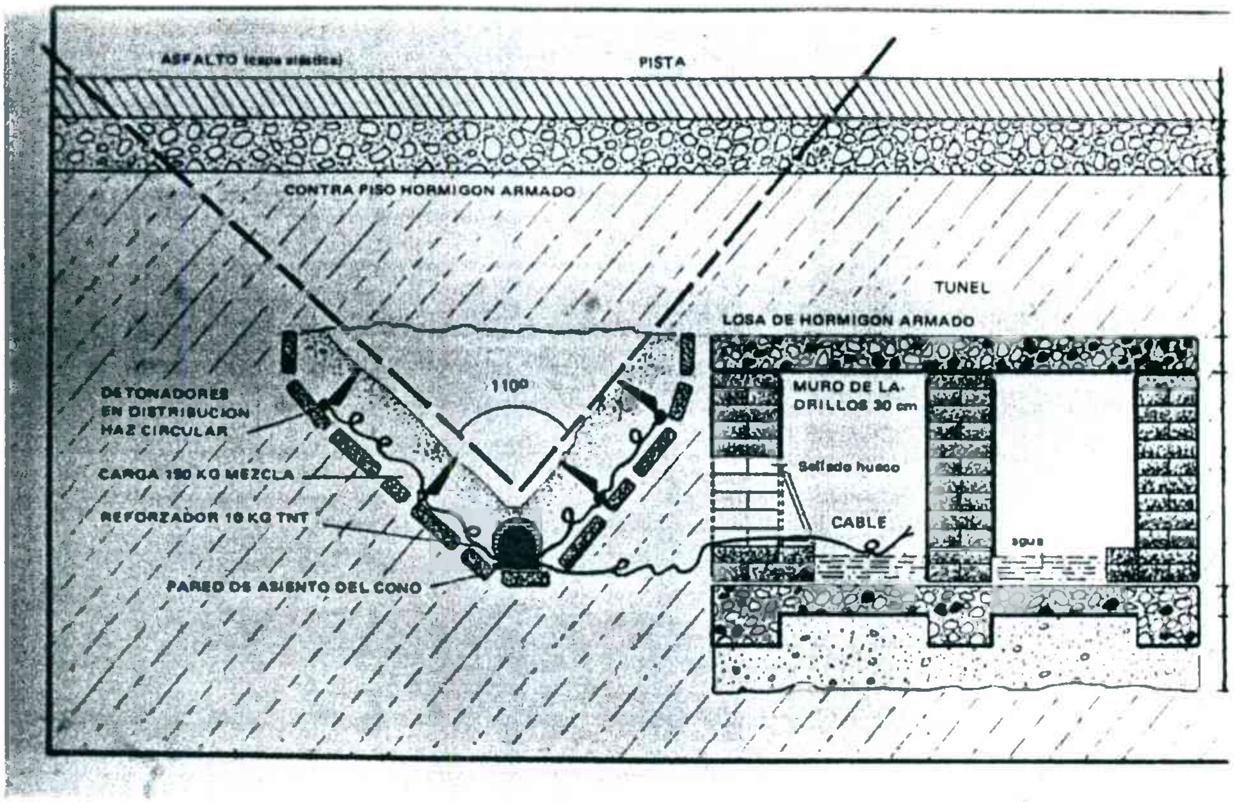
Como conclusión de este ataque sufrido por primera vez a un avión de la Fuerza Aérea Argentina quedan en el orden técnico profesional todas las enseñanzas que ya fueron incorporadas para su aplicación en teatros de contra insurgencia.

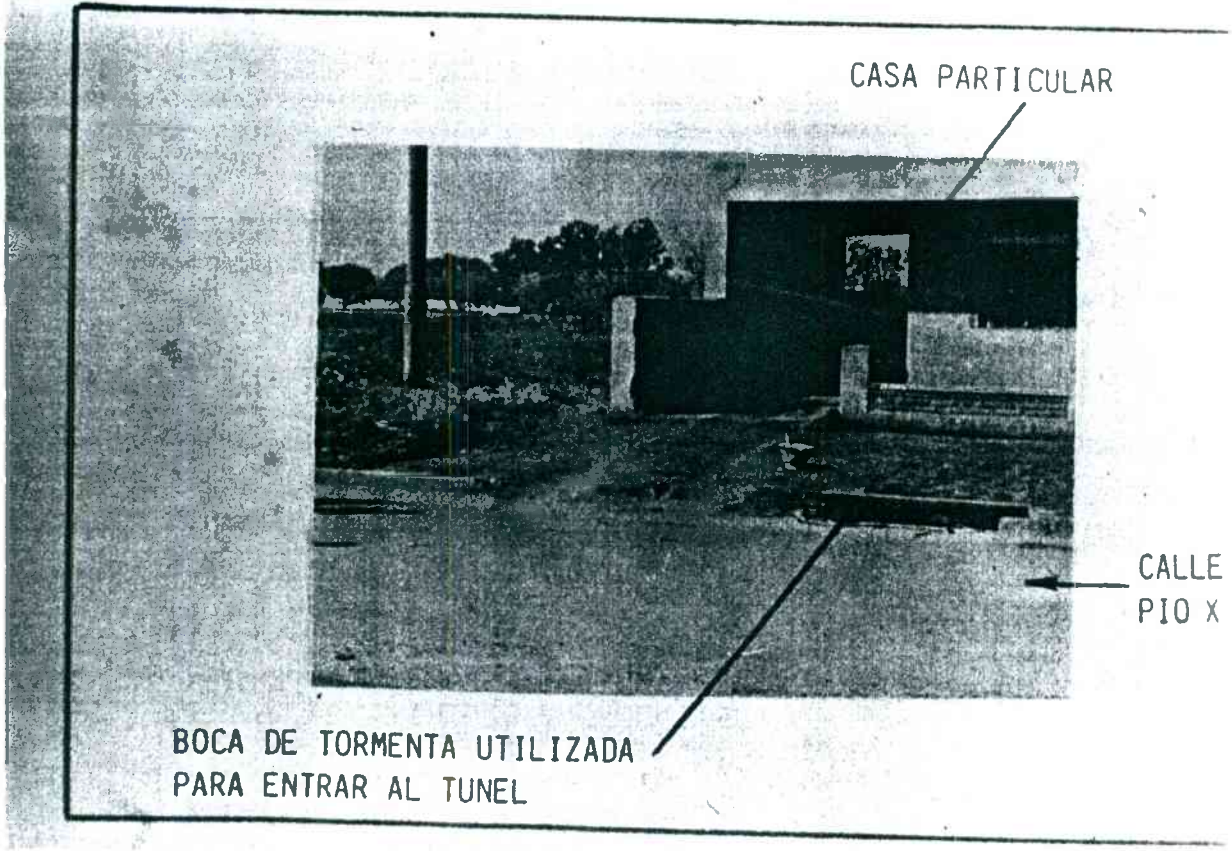
Desde el punto de vista de la guerra subversiva que se está librando en casi todos los países del mundo con distintas estrategias podemos rescatar la actitud de no perder la memoria de lo acontecido en el pasado, para no tener que sorprendernos nuevamente en el futuro.

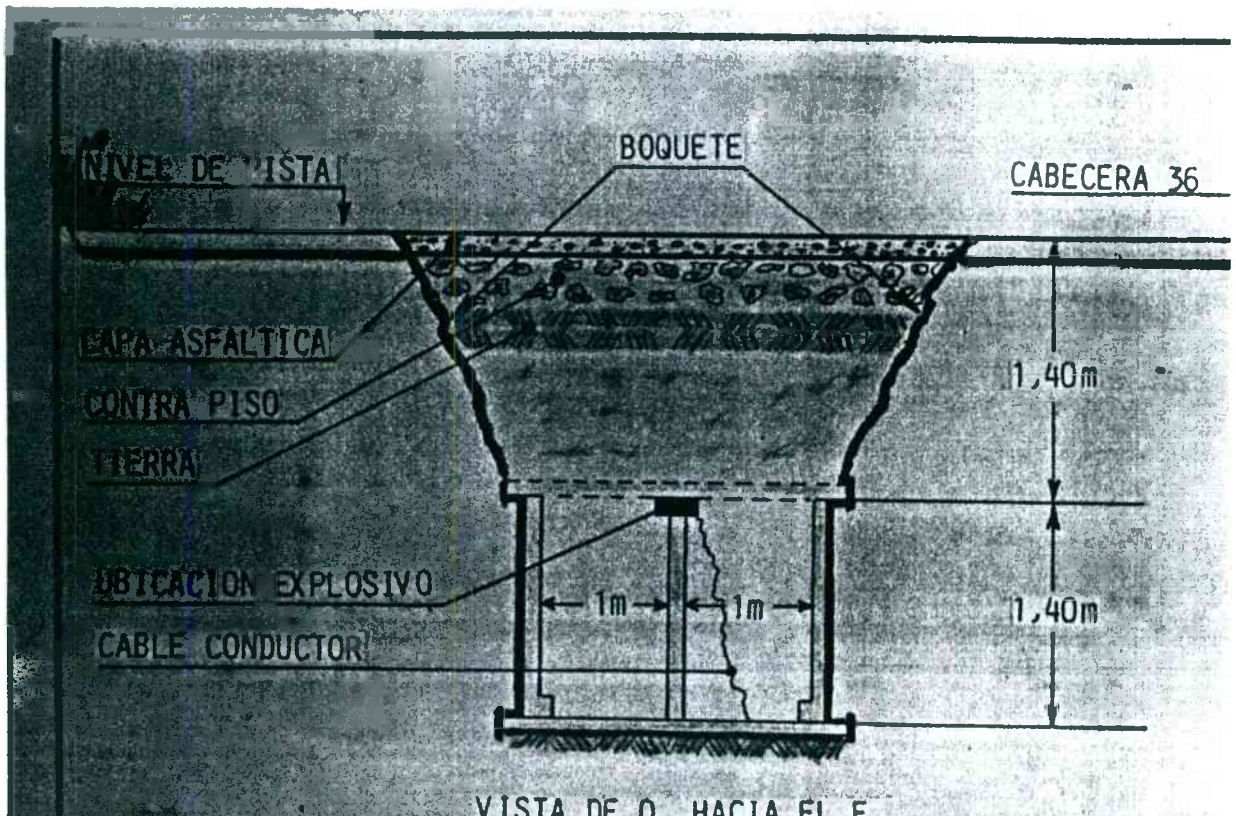

FECHA: 28-8-75
AEROPUERTO: B. MATIENZO
HORA: 13:03
AVION: TC-62
100/150m
2 Seg.


100/150m
2 Seg.

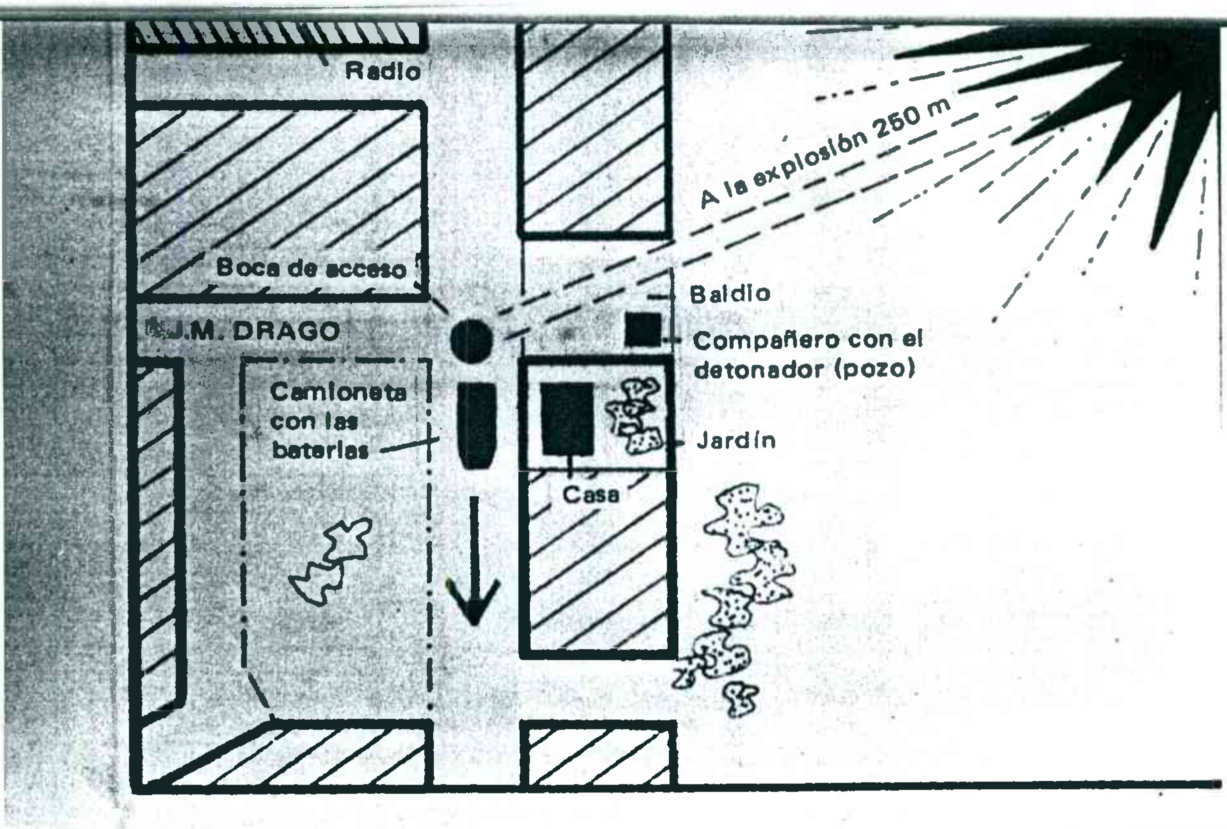

CABECERA
18
CABE
3
TECHO DEL
TUNEL

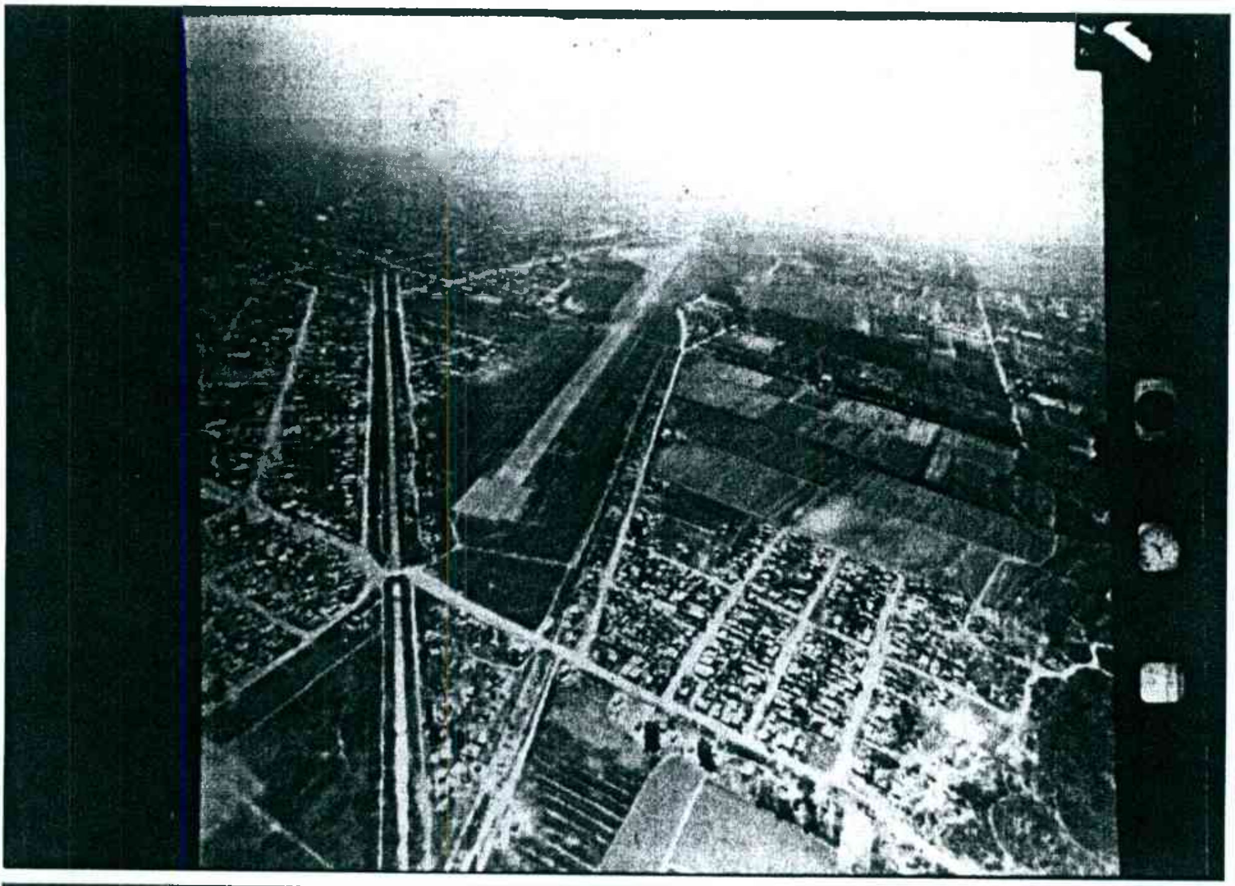

ASFALTO (capa elástica)
PISTA
CONTRA PISO HORMIGON ARMADO
TUNEL
LOSA DE HORMIGON ARMADO
110º
DETONADORES EN DISTRIBUCION HAZ CIRCULAR
MURO DE LADRILLOS 30 cm
CARGA 150 KG MEZCLA
Sellado hueco
REFORZADOR 10 KG TNT
CABLE
agua
PARED DE ASIENTO DEL CONO

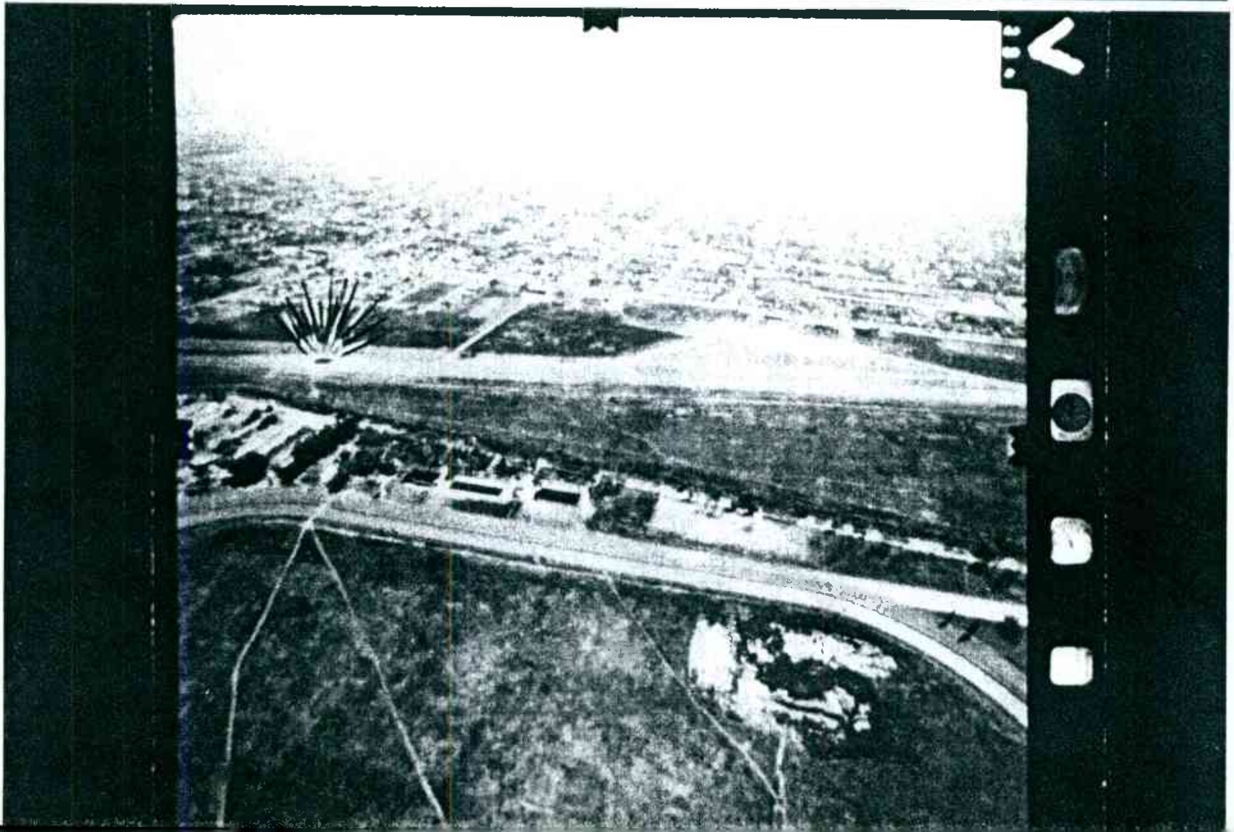

CASA PARTICULAR
CALLE PIO X
BOCA DE TORMENTA UTILIZADA PARA ENTRAR AL TUNEL


NIVEL DE PISTA
BOQUETE
CABECERA 36
CAPA ASFALTICA
CONTRA PISO
TIERRA
1,40m
UBICACION EXPLOSIVO
1m
1m
1,40m
CABLE CONDUCTOR

VISTA DE O. HACIA EL E.


Radio
A la explosión 250 m
Boca de acceso
J.M. DRAGO
Baldío
Compañero con el detonador (pozo)
Camioneta con las baterías
Jardín
Casa





-(Carpeta Brig Palazzi) 136/2C

NP

MALVINAS

INFORME ESCUADRON HELICOPTEROS

PLANILLA MEDIOS FAA AFECTADOS-TRASLADADOS
INFORME AL EMCO PERSONAL/MAT FAA TRASLAD. MLV
PERSONAL TAC - ECTA - ECCO
INFORME IMPLEM. BAM MLV

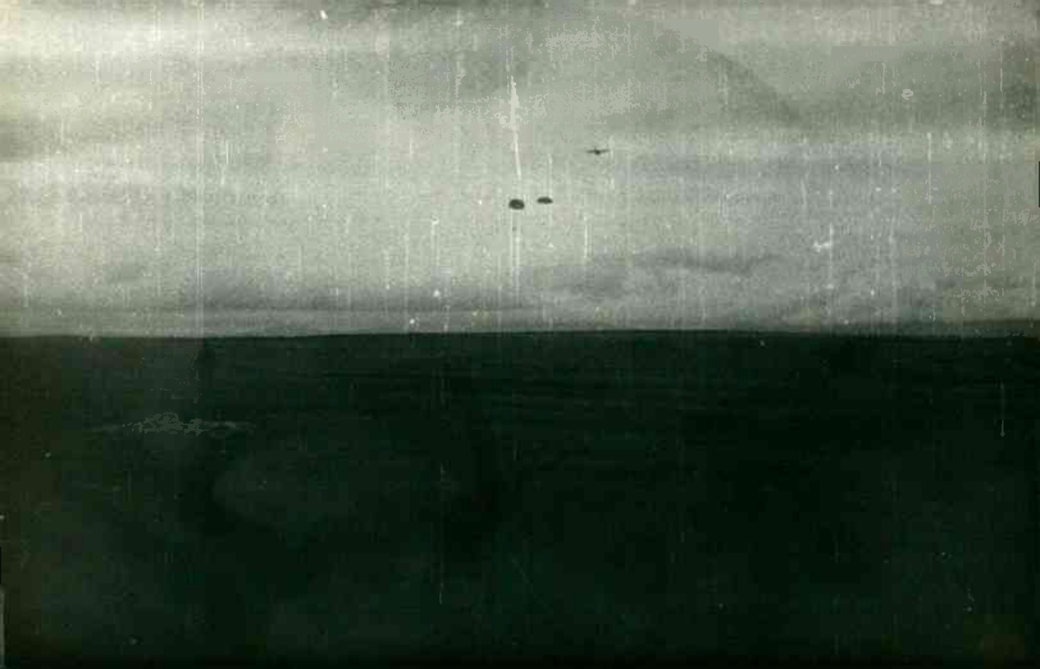
INF. ACTIVIDAD ECCO
INF. TAC
INF. TAC
CLIMATOLOGIA Y QAM.

ANEXOS MOV. TRANSP. AEREO Plan ARIES 82
INFORME OPS TR. AE DEL CAT
ASPECTOS DOCTRINARIOS CONFLICTIVOS - EMC J-IV LOG.
FOTOGRAFIAS

U-O
INDUSTRIA ARGENTINA

Total 14. foto.

después del bombardeo
del 01 May



1 foto

ASPECTOS DOCTRINARIOS CONFLICTIVOS

Los errores cometidos en la operación de reconquista de las Malvinas obedecen a una causa que, desde el punto de vista militar, desencadena una serie de desaciertos e improvisaciones que finalmente impedirán la reconstitución del modo de acción seleccionado por la a su vez precaria planificación elaborada.

En efecto, cuando dicha planificación parte de un supuesto equivocado, vale decir de una incorrecta Apreciación de la Situación e iniciadas ya las operaciones, todo lo que se haga necesariamente será improvisado y sólo un hecho fortuito podrá recomponer lo que no fuera previsto.

Como factor más importante y el que probablemente mayor influencia tuvo en la comisión del error señalado, debe destacarse la ligereza conque se evaluó la Situación Diplomática existente antes del 2 de abril, esto en cuanto a las fluídas relaciones con los EEUU que inclinaron a pensar que su accionar sería favorable a la Argentina o al menos neutral, a la constitución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que aseguraría una votación favorable, a la impensada reacción de la Comunidad Económica Europea que terminó sancionándonos y a la incapacidad de imaginar la magnitud de la respuesta militar del Reino Unido.

Todo ello indujo al planificador a aferrarse a una suposición según lo cual merced a una pronta intervención de los organismos internacionales y/o los EEUU. toda acción bélica sería detenida en pocos días y aún impedida una reacción militar británica de envergadura.

De otra manera no se explica que la DEMIL MALVINAS haya sido concebida sin APOYOS, sin una adecuada LOGISTICA y con una insuficiente asignación de MEDIOS para la defensa de las islas.

Que hubo imprevisión logística, lo prueba el hecho de que los primeros abastecimientos vitales para nuestras tropas arribaron a las islas cuando ya se había establecido el bloqueo naval y, en cuanto a que hubo una incorrecta asignación de medios, la necesidad de reforzar las defensas con una Brigada de Infantería no prevista al comienzo.

Distintas acciones y operaciones logísticas que se emprenden ilustran sobre la improvisación a que se hace referencia.

1. El Apéndice 1 del ANEXO 2 de la DENAC 2/82 (Caso Malvinas) establecía como capacidades del enemigo, las de destacar una FT naval para tratar de recuperar las islas y el de establecer bloqueos, inclusive en forma coordinada con CHILE.

   No obstante ello, no sólo en el EMC no se elaboraron Planes de Apoyo consecuentes con esas capacidades, sino que tampoco se lo hizo en los EEMM de las FFAA.

   No hubo apoyo logístico inicial e inclusive, se retiraron tropas que habían desembarcado para obtener la ocupación de las islas.

2. Asimismo dicho Apéndice daba como capacidades más probables del enemigo, las menos peligrosas.

En rigor de verdad, utilizó todas las capacidades, en magnitud mayor que las previstas, excepto que no actuaron en forma coordinada con CHILE, pero no se tiene la certeza de que eso no hubiera podido ocurrir de verse más comprometida su situación y más debilitado nuestro Poder Militar, en particular el de la FAA.

Asimismo es razonable pensar que CHILE haya actuado en apoyo del enemigo hasta el límite de no quedar en evidencia o se lo pudiera constatar fehacientemente.

3. Por carecerse de publicaciones conjuntas que permitiesen uniformar los procedimientos para formular requerimientos y ante la decisión de no utilizar la DEMIL caso CHILE que los normalizaba, debieron cursarse órdenes tendientes a evitar que cada una de las FFAA actuase directa y descoordinadamente ante otros organismos en afán de satisfacer sus necesidades más inmediatas.

4. Merced al secreto impuesto la Jefatura del EMC comienza a trabajar en apoyo de las operaciones a partir del día 3 de abril.

5. Para entonces ya habían zarpado desde BUENOS AIRES dos barcos mercantes, el ELMA "Mar del Norte" con sólo 500 tambores de JP1 para la Fuerza Aérea y el ELMA "Rio Cincel" con más de las tres cuartas partes de sus bodegas vacías.

6. De igual manera 24 horas antes de iniciarse el bloqueo se efectúan transportes aéreos llevando personalidades que debían presenciar la asunción del Gobernador Militar de las islas (GFH 05

7. Una poco clara identificación de la cadena natural de comando motivó que el ELMA "Córdoba" con orden de zarpada por parte de JEESMACON, viese demorada su salida y aún que debiese efectuar una escala intermedia en MAR DEL PLATA para completar su carga. Como consecuencia de ello, este buque nunca fue autorizado a viajar a MALVINAS, quedando en el continente carga vital para la Defensa Antiaérea de las islas. Esto fue subsanado luego de muchas indecisiones (que motivaron también muchas operaciones de carga y descarga con sus consiguientes traslados de PUERTO DESEADO a COMODORO RIVADAVIA y viceversa) por la ya congestionada aviación de transporte (GFH

8. Luego de transcurrida una semana de la recuperación de las islas, se advierte la necesidad de hacer llegar suministros vitales y ello tiene principio de ejecución recién el día 13 de abril con la zarpada del ELMA "Formosa" y el 22 de abril con la del ELMA "Rio Carcarañá" quienes llegan a MALVINAS con el bloqueo naval ya establecido.

Es también tardío el arribo de estos buques que uno de ellos ya no regresa porque es hundido y el otro se salva milagrosamente pues es bombardeado.

9. Tardiamente también se advierte la necesidad de que sea el Gobernador Militar la única autoridad en la determinación de los requerimientos y sus prioridades de envío. Para esa fecha habían zarpado 5 buques con cargas diversas según requerimientos y prioridades formuladas desde BUENOS AIRES (GFH

10. La incorrecta planificación logística impidió también el adecuado despliegue de buques en los puertos patagónicos. Cuando fue necesario el transporte a MALVINAS desde RIO GALLEGOS de toda la munición para la aviación que operaría en ella, no había ningún buque próximo ni con escala prevista en ese puerto. Por esa razón se debió recurrir al "YEHUIN" de una empresa privada, quién posteriormente no efectuó el traslado recargándose otra vez los transportes de la Fuerza Aérea.

11. Los traslados del personal y equipos superpuestos, de alta prioridad todos, entre distintos puntos del continente y entre éste y MALVINAS originó demoras en los más urgentes, sin duda estos últimos, que se efectuaron bajo el fuego enemigo.

Se han enumerado hasta aquí algunos de los principales inconvenientes que debieron afrontarse a nivel de esta Jefatura, para procurar cumplir con su cometido durante la guerra.

Pero es innegable que al manifestarse, señalaron causas más profundas que afectan no sólo a la logística, sino a todo el EMC.

Lo hasta aquí expresado permite inferir que:

a. La magnitud de los desplazamientos de personal por Modo Aire hicieron necesario preverlos por Modo Agua, para lo que debió pensarse en transportes de tropa tipo "Camberra" que pueden ser charteados o bien buques de carga debidamente acondicionados para tal tarea.

b. El gran movimiento de unidades que debieron cambiar sus asientos naturales a raíz de la poco clara situación en el marco regional (caso CHILE) afectó también al transporte Modo Aire superponiéndose con los requerimientos de transporte a MALVINAS de mayor prioridad sin duda.

Esto indica la necesidad de efectuar previsiones a efectos de minimizar esos traslados dentro del continente ya sea por una adecuada reubicación de las unidades durante la paz o bien por medio de una ajustada planificación que prevea la rápida y masiva concentración de los efectivos a ser transportados, en los puertos y terminales más próximas a sus destinos naturales para afectar al máximo los transportes Modo Agua y Modo Tierra.

c. Si bien no se produjeron problemas serios o complicados en la satisfacción de requerimientos de combustibles (los problemas fueron de transporte de estos) se hace necesario, por un lado, establecer procedimientos logísticos conjuntos de todo tipo, desde tiempo de paz y por otro, no insistir en el empleo de vagones o camiones cisternas, como depósitos de combustible por ser poco funcional y penalizar el transporte de reposición.

Este último aspecto, se aprecia que de haberse dado en realidad el caso CHILE, esta situación hubiese sido grave.

d. El factor tiempo deberá ser correctamente evaluado a fin de contar con los preavisos necesarios para suplir con previsión las demoras que originan los transportes modo agua y modo tierra. El concepto de utilización del modo aire, debe ser el de última instancia y para aquello realmente perentorio, que surja de los inevitables cambios de la SITUACION.

La experiencia acumulada también permite extraer algunas conclusiones según las cuales están dadas las circunstancias para encarar un profundo estudio de la orgánica de esta Jefatura, pues ha demostrado no ser la más adecuada para la conducción logística de la guerra.

La propia denominación de sus Departamentos así como las tareas que les asigna la orgánica, responden a un criterio poco realista a luz de una confrontación militar, justificándose la existencia de alguno de ellos, caso Transporte, sólo para la guerra y de otros, caso Largo y Mediano Plazo, sólo para la paz.

Esta circunstancia así como también las poco respetadas atribuciones que en la teoría tiene la Jefatura Logística, merman su eficacia como asesora en este tema del JEMC, quién a su vez debe hacer lo propio con el COMIL.

Una extensión de este concepto puede ser atribuída a todo el EMC, el que si por ley es el Organo de Trabajo de la suprema autoridad del país, en dos oportunidades y en casos de extrema gravedad, debió ser suplantado por organismos paralelos con atribuciones semejantes: una en 1978 con el Estado Mayor de las FFAA y el otro ahora con el CEOPECON. Esto indica que no está correctamente dimensionado ni organizado y que no tiene las atribuciones necesarias para cumplir con la tarea impuesta.

Se hace necesario entonces, revisar con urgencia la mencionada orgánica porque de lo contrario se seguirá vulnerando el Principio Militar Fundamental, en lo concerniente a la unidad de Comando imprescindible para la conducción de operaciones eficaces.

6. Planeamiento y Ejecución de las Actividades de Apoyo a las Operaciones.

b. Logística

Actividades de Transporte

Planeamiento

El grado de reserva que caracterizó a toda la operación en su fase preparatoria, motivó que el Departamento Transporte no tuviera participación alguna en el planeamiento ejecutado.

En consecuencia y ya con las operaciones iniciadas se tuvo la necesidad de efectuar coordinaciones apresuradas, la mayor de las veces improvisadas, tendientes a evitar situaciones ya vividas durante el despliegue efectuado durante 1978.

En aquella oportunidad y debido a la ausencia de publicaciones conjuntas que regularan la función logística de transporte, se suscitaron inconvenientes de toda índole que tuvieron como resultado la afectación de numerosos medios mediante el sencillo procedimiento de la requisición, que incontrolada, llevó a la paralización de muchas actividades comerciales y a la afectación de los servicios públicos esenciales.

Con esa experiencia, se redactó la DEMIL 1/81 Caso CHILE en donde se enfatizó la necesidad de utilizar procedimientos conjuntos, poniéndose en vigor, con las adaptaciones del caso, los Procedimientos Operativos Normales del Ejército (Planificación de las Operaciones de Transporte PON Nro 1 y Adecuación y Preparación de las Cargas PON Nro 2).

De igual manera y en los agregados correspondientes se incluyó un Procedimiento para las Cesiones, Contrataciones y Requisiciones llamados a suplir a una doctrina inexistente.

No contándose con otro tipo de planificación durante los primeros días de la guerra con INGLATERRA, se intentó aplicar los conceptos de esa DEMIL a la situación vigente, temperamento que no fue aceptado, aunque implícitamente y en los hechos fue en donde se apoyó este Departamento y su similar del Ejército los que por continuidad de sus Jefaturas conocían los procedimientos allí señalados.

Con las otras dos FFAA subsistieron inconvenientes producto de la imprevisión a nivel conjunto, inconveniente que ya se había atenuado cuando por decisión superior a mediados del mes de mayo se limitaron las funciones del Estado Mayor Conjunto, creándose el CEOPECON en Comodoro Rivadavia.

La total ausencia de planificación de transporte, la inexistencia de requerimientos por parte de las FFAA y la indecisión en cuanto a la cantidad de personal y material a ser transportado, tuvo como consecuencia, como ya se dijo la improvisación, característica dominante durante todo el transcurso de la guerra, con su secuela de órdenes y contraórdenes, movimientos inoportunos, dilapidación de esfuerzos y dinero, vulneración de prioridades y escasez de abastecimientos.

Ejecución

Lo hasta aquí expresado da idea del accionar de este Departamento y sus similares de las FFAA.

La satisfacción de requerimientos se concretó en la medida en que estos fueron llegando y si bien estos fueron escasos en los primeros días de la guerra, en poco tiempo terminaron saturando la capacidad de transporte disponible, el modo aéreo,

ya que el temprano bloqueo impuesto por el enemigo dificultó al principio e impidió luego la movilización del modo agua.

Con un mínimo preaviso se hubiera podido preparar el despliegue de buques cargueros en los puertos del litoral marítimo y la concentración allí del personal y los efectos a ser transportados y también se hubiese impedido la zarpada de buques tales como el Mar del Norte y el Rio Cincel, quienes fueron y regresaron de Malvinas antes del bloqueo y practicamente en lastre.

Como agregado se incluyen los movimientos de transporte ejecutados durante la guerra en los que intervino este Departamento.

Conclusiones

1) Es ineludible y vital la elaboración de una Doctrina Conjunta de Transporte.

2) Sólo una adecuada planificación para cada tipo de operaciones, permitirá afirmar con certeza si es o no conveniente mantener centralizada esta función logística. Habrá casos en que dicha centralización atenta contra la celeridad de los aprovisionamientos y otros en que resultará necesaria como ordenadora y reguladora de los movimientos.

3) En todos los casos debe existir un organismo conjunto como supremo conductor de la guerra cuyas decisiones sean acatadas militarmente por las tres Fuerzas.

4) Cada FFAA deberá tener organizados y adiestrados sus Centros Coordinadores de Carga para los distintos modos de transporte, con delegados destacados en las terminales más afectadas por las operaciones.

5) Será necesario también implementar en número suficiente los adecuados enlaces de comunicaciones entre ellos y los CCCC y aquel organismo conjunto.

6) También la orgánica de paz deberá prever con adecuados despliegues, situaciones que hagan a las distintas planificaciones para la hipótesis de conflicto existentes de manera tal de minimizar los transportes de personal y efectos. En las dos ocasiones vividas se consideran excesivos los movimientos ejecutados y por ello capaces de saturar cualquier modo de transporte.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
I BRIGADA AEREA

INFORME SOBRE EL DESARROLLO DE LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE AEREO REALIZADAS POR EL COMANDO AEREO DE TRANSPORTE "OPERACION MALVINAS"

I - ORGANIZACION.

1. La creación del Comando Aéreo de Transporte, ordenada por el Mensaje Nº AS-3366 GHO 061300 Abr 82, del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, tiene por objetivo desarrollar operaciones aéreas de transporte de gran magnitud a través de todos los medios aéreos disponibles para satisfacer los requerimientos emergentes de cada Fuerza y en relación al posible conflicto Malvinas.

2. La orgánica del Comando Aéreo de Transporte se conforma según el Anexo "ALFA".

3. Si bien la orgánica responde aproximadamente a lo previsto en el Marco Regional, cabe destacar que por razones de falta de personal solo se estructuró en forma efectiva el Departamento Operaciones.

4. Se enumera a continuación el personal que integró efectivamente el Comando:

- Comandante Aéreo de Transporte: Brigadier D Enrique R VALENZUELA
- Departamento Personal: Jefe Comodoro D Aldo R FERNANDEZ
- Departamento Inteligencia: No se estructuró.
- Departamento Operaciones: Jefe Comodoro D Jorge F MARTINEZ
  - Centro Coordinador de Cargas:

    Vicecomodoro D Roberto NOE

    Mayor D Walter BARBERO

    Capitán D Hernán VILLAFAÑE

    Capitán D Jorge GARCIA

    Capitán D Damián PETERSON

    Suboficial Mayor Adolfo RECALDE

    Cabo Felipe GUTIERREZ
  - División Operaciones Predispuestas:

    Vicecomodoro D Angel TORIBIO

    Vicecomodoro D Juan Daniel PAULIK

    Mayor D Luis SABOLO

Capitán D Adán DAVILA

Capitán D Jorge HERRERA

Suboficial Auxiliar Jorge RICCI

Cabo Agustín LOMBIDE

- División Operaciones en Desarrollo:

Vicecomodoro D Juan Daniel PAULIK

Capitán D Hugo OLMOS

Capitán D Antonio FAZIO

Capitán D Armando VALVERDE

S M (R) Anselmo BONELL

Subocial Ayudante Horacio GONZALEZ

Subocial Auxiliar Carlos NAZZARI

- Sección Estadística y Documentación:

Capitán D Carmelo BERGARA

Suboficial Ayudante Julio BALARDINI

- Departamento Material: Jefe Comodoro D Enzo COLS

- Departamento Comunicaciones: Jefe Comodoro D Juan José PUIG

Auxiliar 1er Teniente D Héctor TOBAR

- Departamento Finanzas: Jefe Vicecomodoro D Francisco José LOPEZ

II - RESUMEN DE LAS TAREAS REALIZADAS.

5. Previo a la constitución del CAT, se desarrollaron las tareas de Transporte Aéreo según lo siguiente:

1º) Para la operación de recuperación de las Islas Malvinas se trabajó con una planificación surgida de los requerimientos de Ejército y de Fuerza Aérea para el movimiento inicial; dicho planeamiento partía del día D a D + 1 con un total de TREINTA Y TRES (33) tareas predispuestas.

2º) La operación fué planificada en CUATRO (4) Fases: Alistamiento, Despliegue, Asalto y Sostenimiento.

3º) En la fase de Asalto se emplearon CUATRO (4) C-130, CINCO (5) F-28, UN (1) F-27 para BYS y UN (1) G-II para enlace.

4º) Para la fase de Sostenimiento se mantuvo en CRV a disposición de la FAS DOS (2) C-130H y DOS (2) F-28 que finalizaron el 18 de abril.

6. A partir de la constitución del CAT comenzaron a centralizarse los requerimientos de FA provenientes del CAE/FAS y de Ejército y ARA provenientes del EMC.

7. Los requerimientos de grandes movimientos a MLV se planificaron en DOS (2) Etapas:

1º) Movimiento desde el origen (Baires, CBA, SIS, PAR, etc) a GAL o CRV, empleando básicamente aviones B-707 para carga y/o personal y aviones B-737 (AA) F-28 y BAC-500 (AU) para el personal.

2º) Movimiento entre GAL MLV o CRV MLV con aviones C-130, F-28 y B-737 (AA).

8. De esta forma se pudo completar rápidamente requerimientos que en caso de realizarlos desde el origen hasta MLV no hubieran podido finalizarse antes del 29 Abr.

9. Ante la situación de incremento brusco de los requerimientos, producto de la suspensión de cruce en buques a partir del 15 de abril y con el objeto de obtener máxima eficiencia de los medios aéreos de transporte se desdobla el CAT, instalándose en CRV un ECTA a cargo del A-3, constituyéndose un Centro Coordinador de Carga, Operaciones, un POTA, una TAC con medios propios que se suman a los de la IX Brigada Aérea y un Escalón de Apoyo Técnico. A partir de ese momento desde la I Brigada Aérea se organizan los vuelos masivos a CRV y el Grupo CAT CRV planifica la operación de Puente Aéreo masivo que finalizará el 29 de abril.

10. Con posterioridad a dicha fecha, 1º de mayo al 15 de junio, permanece en CRV el Jefe del Grupo 1 de Transporte Aéreo a cargo de 2/3 C-130H a disposición de la FAS realizando traslados de personal y material a MLV por aterrizaje y lanzamiento.

11. Asimismo en oportunidades de movimientos masivos originados fuera de BAIRES se destacó Oficiales de Enlace para coordinar los embarques y al mismo tiempo mantener informado al Departamento Operaciones el desarrollo de la tarea. Como ejemplos de dichos lugares se puede mencionar: EPO, PAR, SIS y CBA.

12. En forma general se puede agregar que se logró un buen empleo de los aviones B-707 como cargueros, siempre y cuando se contara con los medios necesarios para carga y descarga. Muy buen empleo de F-28 para traslado de carga para etapas cortas en aquellos casos de cargas de tipo masivo de fácil carga y amarre (munición, víveres, vestuario, etc.); reservando el material C-130 para cargas que no pudieran ser transportadas en otro medio y para su empleo táctico (único avión que por sus características pudo asegurar su empleo en MLV iniciadas las hostilidades y con una carga de pago que hiciera aceptable su operación).

13. Es destacable la labor realizada por las empresas aerocomerciales, en especial por parte de las tripulaciones, que operaron sin tener en cuenta mínimos meteorológicos y/o restricciones de operación, demostrando un alto espíritu patriótico y un gran nivel profesional en especial las tripulaciones de B-737 y BAC-111 que operaron en MLV durante el Puente Aéreo.

14. Como resumen de los movimientos realizados se tiene:

1º) Totales Generales desde el 1º Abr al 29 Jun inclusive:

Pasajeros: FA 10.610 Ej 37.475 ARA 3.293.

Carga: FA 4.494,7 Ej 5.024,8 ARA 390,5

Totales: Pasajeros 51.378 Carga 9.914 Tn.

Horas Voladas: FA 6.875:20 AA 1.004:00 AU 141:36

2º) Traslados de la FAS desde el 02 Abr al 17 24:00 hs:

Pasajeros: FA 283 Ej 1.154 ARA ---

Carga: FA 366,1 Ej 818,6 ARA ---

Totales: Pasajeros 1.437 Carga 1.184,7 Tn

Horas Voladas: FA 490:00 C-130 283:00 F-28 207:00.

3º) Traslados del CAT desde el 01 Abr al 16 Jun 24:00 (Despliegue):

Pasajeros: FA 7.992 Ej 26.111 ARA 3.132

Carga: FA 3.858,5 Ej 4.839 ARA 390,5

Totales: Pasajeros 37.235 Carga 9.088 Tn.

Horas Voladas: FA 6.159:25 AA 986:35 AU 93:35.

4º) Traslados a Malvinas desde 02 Abr al 13 Jun (Despliegue):

Pasajeros: FA 1.134 Ej 8.155 ARA 440

Carga: FA 1.179,4 Ej 4.047 ARA 215,6

Totales: Pasajeros 9.729 Carga 5.442 Tn

Horas Voladas: FA 2.047:00 AA 293:25 AU 15:40.

Aterrizajes en Malvinas: 483.

5º) Traslados del CAT desde 16 Jun al 28 Jun 24:00 (Repliegue):

Pasajeros: FA 2.618 Ej 11.364 ARA 161

Carga: FA 636,2 Ej 185,8 ARA ---

Totales: Pasajeros 14.143 Carga 826 Tn.

Horas Voladas: FA 715:55 AA 17:25 AU 47:59.

15. El detalle de los traslados realizados se encuentra en el Diario de Guerra del periodo, como asimismo los resumenes de las tareas cumplidas por las empresas aerocomerciales AA y AU se agregan como Anexos "BRAVO" y "CHARLIE" respectivamente.

III - METODOLOGIA DE TRABAJO EMPLEADA.

16. Implementado el CAT se aplicó la siguiente metodología de trabajo:

1º) Canales de Enlace: Se establecieron comunicaciones telefónicas directas con: CAE, EMC, FAS, Comando de Defensa y Comando de Defensa SUR.

2º) Los requerimientos se encaminaron según lo siguiente:

a) FA: Recibidos por mensaje desde CAE, FAS u otras Unidades.

b) Ejército: A través EMC de acuerdo a prioridades que este mismo organismo fijaba (Mensaje o Requerimiento Escrito), el cual se compatibilizaba con 1 Oficial Jefe de Ejército que permaneció en el CAT durante todo el periodo.

c) ARA: A través del EMC (Mensaje y Requerimiento Escrito).

3º) Fijadas las disponibilidades de material aéreo y determinadas las tareas y vuelos a realizar, telefónicamente para acelerar las coordinaciones, se informaba a los AADD previstos las operaciones y se formulaban los requerimientos de apoyo para los aviones de transporte.

4º) El Centro Coordinador de Cargas (CCC) mantenía actualizada la situación de requerimientos pendientes, preveía el tipo de avión posible de acuerdo al tipo de carga y la cantidad de vuelos; realizando, una vez definidos los vuelos a realizarse, las coordinaciones con usuario y destino.

5º) La División Operaciones Predispuestas mantenía el control de los aviones disponibles para evaluar el pleno empleo de los mismos y al mismo tiempo actuar como coordinación de los requerimientos a las emplesas aerocomerciales, tipo de avión, cantidad de vuelos, itinerario y detalle de los medios a trasladar. Confirmadas las tareas a realizar, confeccionaba las OTAS ordenando la ejecución de los vuelos.

6º) La División Operaciones en Desarrollo, controlaba las tareas en desarrollo, realizando las coordinaciones relacionadas con inconvenientes que se pudieran presentar una vez iniciada la tarea, manteniendo contacto con Operaciones Predispuestas para asegurar el empleo de los aviones no bien finalizada la tarea.
Asimismo confeccionaba y mantenía actualizada la documentació secreta que se debía entregar a cada Comandante de Aeronave y que contenía todas las instrucciones especiales de operación en cada aeropuerto: frecuencias, indicativos, corredores, etc.

7º) La Sección Estadística y Documentación realizaba el control del total de horas de vuelo diarias cumplidas cumplidas y el total de personal y material trasladado. Asimismo debía servir como elemento receptor de todo mensaje y documentación tramitada (Esta última parte no se implementó por falta de personal, pero es de real importancia para mantener el

control de la documentación en trámite y asegurar la recepción segura de cada documento o mensaje por parte del responsable correspondiente.

8º) Con las empresas aerocomerciales se establecieron coordinadores que recibían los requerimientos del CAT y ponían en ejecución los vuelos a través de los mecanismos internos de las empresas. El CAT confeccionaba para estos vuelos las OTAS correspondientes para control y al mismo tiempo como refeferencia para los Comandantes de Aeronave, ya que estos dependían operativamente de la empresa. En Anexos"DELTA" y "ECO" se agregan copias de las Actas de Acuerdo de Tarifas con cada una de ellas.

9º) Se agrega como Anexo "FOXTROT" los formularios más importantes empleados en el CAT y el objeto de cada uno de ellos.

IV - OBSERVACIONES SURGIDAS DE LAS OPERACIONES DESARROLLADAS.

17. Si bien el funcionamiento del Comando Aéreo de Transporte fué normal, es conveniente estructurar cada Organismo y el Estado Mayor con el personal establecido en tiempo de paz de acuerdo a los planes vigentes, a fin de asegurar una máxima eficiencia de todo el sistema sobre el cual recae la responsabilidad ineludible del Transporte Aéreo en un conflicto y que puede ser tan limitativo como el desarrollo del mismo.

18. En 1978 y en el presente conflicto quedó ampliamente demostrado que el volumen y la cantidad de medios a trasladar, supera ampliamente los medios disponibles a tal efecto, por lo menos en razón a la oportunidad del traslado. En consecuencia resulta necesario que las prioridades en los movimientos se fijen a un máximo nivel de la Conducción Estratégica Militar (EMC) para todas las Fuerzas. En este caso se vieron situaciones en donde el CAE y/o la FAS solicitaba traslados con primera prioridad y en forma paralela y simultánea el EMC fijaba la misma prioridad para otros requerimientos de Ejército o Armada, superando la suma de ambos el material aéreo disponible.

19. Resulta necesario tener asignados desde tiempo de paz los pilotos para cada tipo de avión que permanecerán disponibles totalmente para vuelo a los efectos de conocer realmente las posibles deficiencias existentes. Es de hacer notar que las listas de pilotos adscriptos disminuye notablemente por causa de ser requerido el personal para cubrir cargos que se relacionan con el posible conflicto.

20. De ser posible el Organismo Operaciones de la I Brigada Aérea debe mantenerse separado del Departamento Operaciones del EM del CAT ya que uno es ente coordinador y ejecutor a nivel Unidad y al otro le corresponde el nivel de planificación, coordinador entre usuarios y seguimiento de la acción.

21. Resulta necesario implementar un sistema de comunicaciones que permita y asegure una red de enlaces rápidos con las Unidades Operativas de la Fuerza, con las Unidades normales de tiempo de paz y con los Comandos respectivos a fin de asegurar rápidas tomas de decisión a través de enlaces inmediatos, formulación de requerimientos y/o confirmación de existencia de carga y sus características para carga y descarga.

22. El CAT debe mantener enlace con su material aéreo en forma permanente y con empleo de radioconversación en especial en los aviones de mayor porte (C-130 y B-707) a efectos de proceder a variación de itinerario, carga o prioridades. Esto resulta de capital importancia cuando los vuelos de largo itinerario y/o duración (18 a 24 o más horas). Con relación a este tema la implementación de novedades a través del sistema Punto a Punto instalado desde las Unidades operativas con la FAS o CAE no pudo ser empleado por los medios aéreos de transporte, ya que se encontraban saturados por comunicaciones propias de dichas unidades.

23. Con relación al material de apoyo, se observaron las siguientes deficiencias generales:

1º) Las plataformas de los aeropuertos no permiten una operación segura y ágil de varios aviones de transporte: GAL, CRV, TRE.

2º) Otros no tienen una suficiente dimensión para una operación de mediana envergadura: GRA, SCZ, SJU, ADO.

3º) En tiempo de guerra los Organismos Terminal Aérea y Seguridad de Vuelo deben incrementarse en su magnitud, ya que las necesidades de personal y material para la operación y estacionamiento de aeronaves se incrementa bruscamente y se realiza durante las 24 horas.

4º) Es necesario incrementar los elementos de carga de los aviones (pallets, elementos de amarre, redes, etc.) ya que la falta de los mismos incrementó la duración de los tiempos en tierra, saturó el estacionamiento de aviones y en conjunto redujo la capacidad de transporte por día disponible.

5º) Por razones de empleo de los aviones C-130 en tareas más críticas, se incrementó el empleo de aviones B-707 cargueros lo cual permitió una mayor libertad de movimientos y capacidad de transporte; si bien es necesario contar con mayor número de equipos de carga para este material que nos asegure la operación de carga en todos los aeródromos en que este tipo de avión puede operar.

24. El hecho de mantener un elemento coordinador permanente de Ejército en el CAT demostró que esto permite agilizar en gran medida las coordinaciones a realizar, asegura el correcto desarrollo de la acción del usuario con el transportador, y genera en el usuario un mayor conocimiento de los reales problemas que se presentan en el transporte aéreo. En razón de lo mencionado puede resultar muy efectivo el mantener en el CAT a equipos de personal de Ejército y Armada que actúen como enlace de sus Fuerzas con el Comando a efectos de la definición final sobre horarios, tipos de avión a emplear, forma de embarque, control de la carga, etc.

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
I BRIGADA AEREA
DEPARTAMENTO DE OPERACIONES

CANTIDAD DE HORAS VOLADAS DURANTE EL "CONFLICTO MALVINAS" POR AVIONES DE ESTA UNIDAD

ESCUADRON C-130

ABRIL	1678:50
MAYO	1043:50
HASTA EL 13-JUN-82	363:05
TOTAL	3085:45

ESCUADRON B-707

ABRIL	501:00
MAYO	615:50
HASTA EL 13-JUN-82	169:50
TOTAL	1286:40

ESCUADRON F-28

ABRIL	802:40
MAYO	510:20
HASTA EL 13-JUN-82	231:15
TOTAL	1545:15

ESCUADRON F-27

ABRIL	620:20
MAYO	1054:30
HASTA EL 13-JUN-82	413:55
TOTAL	2088:45

ESCUADRON G-II

ABRIL	367:35
MAYO	376:40
HASTA EL 13-JUN-82	144:25
TOTAL	888:40

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
I BRIGADA AEREA
DEPARTAMENTO DE OPERACIONES

TOTAL DE HORAS VOLADAS DURANTE EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE EL 02-ABR AL 13-JUN 1983

CANTIDAD TOTAL : 8895:05 Hs.

EL PALOMAR, de Noviembre de 1983.-

I BRIGADA AEREA

SECRETO

RH
3447192
3110661
[illegible]

①

MOVIMIENTO DE TRANSPORTE AEREO

Nº DE ORDEN TAREA	Nº DE TIZA	TIPO DE AVION	LUGAR DE PARTIDA	DIA Y HORA DE DESPEGUE	TAREA	LUGAR DE ATERR.	DIA Y HORA DE ATERR.	DIA Y HORA DE DESPEGUE	RECUPERACION LUGAR	RECUPERACION HORA	OBSERVACIONES
1	3	C-130H	PAL	D 0900	Carga 1 BELL 212 EN MOR	MOR	310915	311130	PAL	311145	Completa carga de apoyo Tec para C-130
2	12	F-27	PAL		Alerta en PAL PARA APOYO PUCARA A PARTIR D 0000 ~~DESDE RTA~~ a CRV	RTA					
3	1	C-130H	PAL	D-1 2000	Traslada material TAC MA 1	CRV	D-1 2300				
4	2	C-130H	PAL	D-1 2000	Traslada Radar Movil 1ª Parte	CRV	D-1 2300				
5	3	C-130H	PAL	D-1 2100	Traslada Bell 212 y Apoyo TEC C-130	CRV	D-1 2400				
6	4	C-130H	PAL	D-1 2200	Traslada Radar movil 2ª Parte	CRV	D 0100				
7	5	F-28	PAL	D 0000	Traslado avión y personal GOE 29 h	CRV	D 0215				
8	6	F-28	PAL	D 0215	Traslado avión	CRV	D 0430				
9	7	F-28	PAL	D 0230	Traslado avión	CRV	D 0445				
10	8	F-28	PAL	D 0245	Traslado avión	CRV	D 0500				
11	9	F-27	PAL	D-1 2030	Traslado de avión para B y B	CRV	D 0030				Escala Tecnica EPO si es necesario Bodega disponible para material C 130 y TAC
12	10	B-707	PAL	D 0630	Traslada tripulac. C-130 H CRV-GAL Apoyo Tec C-130 para CRV	GAL	D 1000				Escala en CRV descenso Trip C130 - Permanece en GAL a REQUERIMIENTO
13	1	C-130H	CRV	D 0355	50 hombres Fza Aérea 15 hombres EJERCITO 2 Jeeps	MLV	D 0615	D 0705	CRV	D 0915	Cada av. permanece hasta el arribo del siguiente en Plataforma
14	2	C 130 H	CRV	D 0440	150 hombres EJERCITO	MLV	D 0700	D 0730	CRV	D 0940	"
15	3	C-130 H	CRV	D 0520	100 hombres EJERCITO 1 Jeep	MLV	D 0720	D 0750	CRV	D 1000	"
16	4	C 130 H	CRV	D 0540	26 hombres EJERCITO 3 Jeeps	MLV	D 0740	D 0810	CRV	D 1020	"

SECRETO

I BRIGADA AEREA

②

MOVIMIENTO DE TRANSPORTE AEREO

Nº DE ORDEN	Nº DE TIZA	TIPO DE AVION	LUGAR DE PARTIDA	DIA Y HORA DE DESPEGUE	TAREA	LUGAR DE ATERR.	DIA Y HORA DE ATERR.	DIA Y HORA DE DESPEGUE	RECUPERACION LUGAR	RECUPERACION HORA	OBSERVACIONES
17	5	F-28	CRV	D 0630	45 hombres de EJERCITO	MLV	D 0805	D 0825	CRV	D 1010	PAL 1400
18	6	F-28	CRV	D 0645	45 hombres de EJERCITO	MLV	D 0820	D 0840	CRV	D 1025	PAL 1730
19	7	F-28	CRV	D 0700	45 hombres de EJERCITO	MLV	D 0835	D 0855	CRV	D 1040	A confirmar ?
20	8	F-28	CRV	D 0715	45 hombres de EJERCITO	MLV	D 0850				Permanece en MLV
21	1	C-130H	CRV	D 1015	26 hombres de EJERCITO 3 Jeeps	MLV	D 1215	D 1245	GAL	D 1440	
22	2	C 130H	CRV	D 11:30	Material TAC y [illegible]	MLV	D 1330	D 1430	CRV	D 1640	
23	3	C-130 H	CRV	D 12:40	Trasl. RADAR MOVIL 1º PARTE	MLV	D 1440	D 1700	CRV	D 1910	Recupera a PAL CRV 2030 PAL 2330
24	4	C-130 H	CRV	D 1515	Trasl. RADAR MOVIL 2º PARTE	MLV	D 17:15	D 1930	CRV	D 2140	CRV 2240 Recupera a PAL PAL 0140
25	1	C 130 H	GAL	D 1805	Traslado AA / Pucará	MLV	D 19 45	D 2200	CRV	D+1 0010	
26	2	C 130 H	CRV	D 2015	Bell 212 y resto equipamiento GOE	MLV	D 2215	D+1 0030	CRV	D+1 0240	
27	9	F-27	CRV		ALARMA EN CRV a 10' entre 04:00 y 05:00						
28	9	F-27	CRV	D 0500	Apoyo ByR y comunicaciones	CRV	D 1000	—	—	—	
29	9	F-27	CRV		Permanece en Alerta a 30' apoyo ByS entre las 10:00 y 24:00 (DIA D)						
30	11	KC 130	PAL	D-1 2300	T. Avión para REV y ByS Escala en CRV PAL-CRV Material JIRAFA y TAC	GAL	D 0400				Permanece en Alerta 30' para ByS y 0100 para REV.- Finalización a confirmar.
31	13	G II	PAL	D-1 2000	A disposición para enlace Trasl. Avn	GAL	D 0300				Esc. Tec en TRE Permanece a disposic en GAL a 0100 para despegue -
32	14	B-707 CARGUERO	PAL	D 0000	PAL-GAL Apoyo Pucará PAL-CRV Radar 3ª Parte 13 TANQUES PLASTICOS - 12 Pallets C-130 F/S - APOYO PUCARA - 10 TAMB. JP1 LLENOS -	GAL	D 0300	D 0530	D0630	CRV.	Regresa a Par.
33	15	F-27 TC-78	PAL	D "H"	T/ 2 TERMOS LOX - BAÑOS DE CAMPAÑAS Y APOYO TEC PUCARA	CRV	H				

SECRETO

I BRIGADA AEREA

MOVIMIENTO DE TRANSPORTE AEREO FUERZA EJERCITO

Nº DE ORDEN	Nº DE TIZA	TIPO DE AVION	LUGAR DE PARTIDA	DIA Y HORA DE DESPEGUE	TAREA	LUGAR DE ATERRIZ	DIA Y HORA DE ATERRIZ.	DIA Y HORA DE DESPEGUE	RECUPERA A	DIA Y HORA LLEGADA	OBS.
1	1	C-130	CRV	010355	15 Hombres EJERCITO 50 " FzA AEREA 2 Jeeps EJERCITO	MLV	010615	010705	CRV	010915	
2	2	C-130	CRV	010440	150 Hombres EJERCITO	MLV	010700	010730	CRV	010940	
3	3	C-130	CRV	010520	100 Hombres EJERCITO 1 Jeep "	MLV	010720	010750	CRV	011000	
4	4	C-130	CRV	010540	26 Hombres EJERCITO 3 Jeeps	MLV	010740	010810	CRV	011020	
5	5	F-28	CRV	010630	45 Hombres EJERCITO	MLV	010805	010825	CRV	011010	
6	6	F-28	CRV	010645	45 Hombres EJERCITO	MLV	010820	010840	CRV	011025	
7	7	F-28	CRV	010700	45 Hombres EJERCITO	MLV	010835	010855	CRV	011040	
8	8	F-28	CRV	010715	45 Hombres EJERCITO	MLV	010850	010910	CRV	011055	
9	1	C-130	CRV	011015	26 Hombres EJERCITO 3 Jeeps	MLV	011215	011245	GAL	011440	

NOTA: Día "D" será confirmado por MENSAJE.

Buenos Aires, 28 de marzo de 1982

Islas Malvinas
Cuadro Climatológico General

Temperatura:

Puede considerarse como clima frío y marítimo. Las amplitudes térmicas de los valores extremos medios son pequeñas y disminuyen en invierno.

Nubosidad:

El grado de nubosidad media anual es bastante alto (6 octavos) manteniendose más o menos uniforme durante todo el año.

Precipitación :

La media anual es de alrededor de 680 mm. Se producen nevadas unos 10 días por mes en invierno; son raras entre diciembre y marzo. En Puerto Stanley llueve en forma considerable aproximadamente una vez por mes, de noviembre a mayo, y algo menos en los otros meses. No hay variaciones estacionales ni mensuales de la cantidad de precipitación.

Nieblas :

La frecuencia anual de días con nieblas es de 42 días, aumentando hacia fines del otoño y manteniendose máxima durante el invierno. En el verano la frecuencia de nieblas es mínima y durante esta estación registran, en su mayoría, alrededor de las 0400 horas y en menor grado alrededor de las 1300 horas. En invierno no se ha notado variación diurna. En cabo San Felipe se han registrado nieblas de 3 a 5 días por mes a lo largo del año.

Vientos :

El régimen de vientos se caracteriza por :

1°) Velocidad media (16 nudos del NW) poco representativo de la situación real que es considerablemente más ventosa.

2°) Los vientos son predominantes del sector W en todas las épocas del año.

3°) Vientos del E, S, SE y calmas de muy escasa frecuencia a lo largo del año. No obstante esto, se registran temporales de 8 Beaufort o mayor de estas mismas direcciones.

4°) La frecuencia de temporales es alta y uniforme a lo largo de todo el año. Por año, en el promedio, se registran 55 días con temporales de 8 Beaufort o mayor.

5°) En verano los vientos predominantes son del SW y del NW para las estaciones restantes. En general las noches son menos ventosas que los días.

De lo expuesto precedentemente surge que el tiempo es mas tormentoso en estas zonas que en el litoral continental argentino, aun en Puerto Stanley, a pesar del abrigo de la costa, en donde las calmas son raras. La mayor parte de los centros de baja presión pasan al Sur de las islas, dando lugar a temporales del N y sector W. Por año siempre acurren pasajes ocacionales de depresiones sobre las islas o al norte de ellas originando temporales del sector E. Las tormentas del S levatan mar gruesa frente a las costas meridionales.

Las épocas más ventosas en los mares adyacentes a las islas corresponden a los meses de otoño y primavera; en especial, es mas notable el aumento en esta última estación y alrededor de la fecha del respectivo equinoccio. El aumento de viento al que se alude se refiere a intensidades inferiores a temporal de 8 Beaufort o mayor, pues, estos últimos se mantienen con frecuencia de ocurrencia casi constante durante todo el año.

Observaciones hechas durante 4 horas en 12 años en cabo San Felipe muestran que las probabilidades de un temporal de fuerza 8 o mayor son de 1 en 35, para llegar a 1 en 25 en el mes de abril; el viento alcanza o excede de fuerza 4 durante más de las 2/3 partes del tiempo.

Las noches son generalmente menos ventosas que los días. Se ha informado que pueden esperarse repentinos chubascos. La mayor parte de los centros de baja presión pasa al S de las islas, dando lugar a temporales provenientes del sector N al SW. Sin embargo, ocasionalmente puede ocurrir el paso de un centro próximo a las islas o sobre ellas, en dirección NE o N; en tal caso los vientos del NE que van al frente de la depresión pueden alcanzar la fuerza de temporal, acompañado de fuerte lluvia. Estas depresiones algunas veces tienen un centro de calma. Las tormentas del S levantan mar gruesa frente a las costas meridionales.

En una estación se contaron hasta 8 depresiones en los 4 meses de diciembre a marzo, y 18 entre abril y agosto. En centros profuendos de baja, tanto en invierno como en verano, suelen presentarse vientos de fuerza 7 o mayor que persisten por un par de días.

Hielos :

En las aguas situadas al SE y NE de las islas Malvinas suelen encontrarse, en algunos años, numerosos témpanos, La irregularidad de su aparición obliga a navegar en estas aguas con precaución.

Corrientes marinas :

Al E del talud continental existen dos corrientes oceánicas que se desplazan en direcciones opuestas, transportando grandes masas de agua de origen y características diferentes. La corrien-

te del Brasil se origina frente al cabo San Roque (Brasil), por desdoblamiento de la corriente Sudecuatorial; es su ramal meridional y transporta hacia el S aguas cálidas (temperatura superior a 20° C) y de elevada salinidad ($36\ 0/_{00}$), con velocidades de 19 a 20 millas por día, que son algo mayores en su borde occidental. Desde la latitud 40° hacia el S disminuye rápidamente en intensidad y profundidad de acción. Su borde meridional llega a las latitudes 40°- 50° S, donde, al encontrarse con la corriente más poderosa del cabo de Hornos, cambia de dirección, orientandose hacia el E. En todo su trayecto frente a la Argentina, la corriente del Brasil se mantiene muy al E del talud, limitando hacia el W con las aguas de la corriente de las Malvinas. La corriente del Cabo de Hornos se origina en el pasaje Drake, al sur del Cabo de Hornos y se desplaza hacia el NE, pasando por el E de las islas Malvinas, hasta la latitud aproximada 49°S, donde bajo la acción de los vientos del W se orienta hacia el E, para cruzar el Atlántico conjuntamente con la corriente del Brasil. Transporta aguas subantárticas, templado - frías (temperaturas de 5° a 8°C). El encuentro de las dos corrientes se traduce en una convergencia que se pone de manifiesto en la diferencia brusca de la temperatura del mar en superficie. El buque que la cruza registra un salto brusco de 3° a [illegible]°C en una distancia de 10 a 30 millas. Valores extremos de 4° a 6°C son raros en esa área, registrándose principalmente en el mes de mayo.

La corriente de las Malvinas se origina en el borde norte de la corriente del Cabo de Hornos, aproximadamente a la altura de la isla de los Estados, desplazándose por el W de las islas Malvinas; cruza longitudinalmente la plataforma continental en su parte más ancha, y aparece luego en el borde de la plataforma continental, llegando hasta la latitud 36°S y a veces hasta 35°S. Transporta hacia el N aguas subantárticas templadofrías, con velocidad de 13 a 15 millas por día, que disminuyen en su borde occidental. La presencia de esta corriente, cuya temperatura es de unos 6°C en el sur y de 7° a 8°C entre latitudes 37° -35°S, tiene por efecto que las isotermas estén distribuidas casi paralelamente a la costa, presentándose en algunos lugares saltos repentinos de varios grados en pocas millas.

La zona de transición entre las aguas de la corriente de las Malvinas y la corriente del Brasil es muy clara, ya que la temperatura en superficie acusa saltos bruscos de hasta 10°C en 20-30 millas. La magnitud de estas diferencias en temperatura aumenta desde el S hacia el N, siendo de 10° a 12°C entre las latitudes 38°S y 35°S, destacándose especialmente entre el otoño e invierno. De este modo, un buque que navegue desde el E hacia la costa argentina cruzará sucesivamente las aguas de la corriente del Brasil, que corren hacia el S, luego las aguas de la corriente de las Malvinas, que se desplazan hacia el norte (N), y por fin las aguas propias de la plataforma. Cada masa de agua tiene características especiales; la mas evidente de todas es sin duda la

temperatura del agua (unos 20°C en la corriente del Brasil y unos 6° a 8°C en la corriente de las Malvinas). Al mismo tiempo, la dirección de abatimiento del buque variará en función de la dirección de cada corriente que cruza sucesivamente.

Cabe destacar que las corrientes no mantienen en forma rígida su posición durante todo el año. Los límites se modifican a su vez, de modo que la posición de la convergencia meridional (entre la corriente del Brasil y la del cabo de Hornos)y de la zona límite entre el borde occidental de la corriente del Brasil y el borde oriental de la corriente de las Malvinas, presentan oscilaciones de una estación a otra, y también de un año a otro.

Los buques que navegan desde el S del continente hacia el N, encuentran en la corriente de las Malvinas un factor favorable.

Corrientes de marea :

Las corrientes de marea en las islas Malvinas varían considerablemente, tanto en fuerza como en dirección. El flujo proveniente del SE se divide frente a la isla Bougainville; una parte se dirige al N, la otra tira al SW, bañando las islas de los Leones Marinos con fuerza de 1 a 2 nudos cerca de la costa. A lo largo de las costas S, W, y N la fuerza de la corriente aumenta al acercarse a las islas Sebaldes a lo largo de la costa NW donde tira a razón de 6 nudos, produciendo violentas y peligrosas correntadas.

El flujo entra al estrecho de San Carlos por ambos extremos, produciendose el encuentro cerca de las islas Ciane y consiguientemente dos pleamares.

Escarceos :

En algunas zonas de la costa se observan violentos escarceos que incluso pueden constituir peligro para las embarcaciones de gran porte. Se entiende bajo este término las ondulaciones y vórtices que se producen en un mar calmo. Estos se producen cuando hay ola u ondas grandes en contra de una corriente fuerte o con cierto ángulo de incidencia en contra, o cuando ondas iguales y de sentido contrario se encuentran en un punto. La resultante permanece en ese punto con una elevación y descenso alternados hasta subsistir la causa que los produjo.

Cap. Gustavo R. TALAMONI
Jefe Departamento OPERACIONES

FUERZA AEREA ARGENTINA
Comando de Regiones Aereas
ervicio Metereologico Nacional.

ESTACION: PUERTO ARGENTINO - ISLAS MALVINAS
Latitud: 51°42' S. Longitud: 57°51' W. de G. Elevación: 53 m. s/niv.mar.-
Período: Desde 1905

ELEMENTOS		Enero	Febr.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agost	Sept.	Octub	Nov.	Dic.	AÑO
Presión Atmosférica media al nivel de la estación / del mar	mb.	1000	1001	1002	1002	1001	1003	1003	1004	1006	1006	999	1000	1002
Temperatura media	°C	9.8	9.3	9.0	6.5	4.8	2.1	2.6	2.8	4.1	5.5	6.6	7.9	5.8
Temperatura máxima media	°C	12.7	12.5	11.6	9.1	6.7	5.0	4.5	5.0	6.8	8.4	9.9	11.0	8.8
Temperatura mínima media	°C	7.0	6.7	6.0	2.8	2.1	0.6	0.4	0.7	1.7	2.9	3.9	5.4	3.4
Temperatura máxima absoluta	°C	22.2	23.8	22.8	16.1	12.3	8.4	11.7	10.6	12.9	17.6	21.1	21.1	23.8
Temperatura mínima absoluta	°C	1.1	-0.6	0.0	-2.3	-3.9	-6.7	-7.2	-6.1	-4.4	-2.9	-2.8	-1.1	-7.2
Tensión del vapor media	mb	7.1	2.1	6.9	6.0	5.4	5.0	4.9	4.8	5.2	5.5	5.9	6.5	5.9
Humedad relativa media	%	80	81	83	83	85	88	88	87	86	82	81	81	
Nubosidad media Escala: 0-8 10		7.1	7.0	6.9	7.0	7.2	7.3	7.3	7.0	6.9	7.0	7.0	7.3	7.1
Velocidad media del viento	Km/h.	25	24	25	22	22	23	24	26	25	23	20	26	25
Precipitación media	mm.	70	58	57	50	75	61	56	52	38	38	50	71	[illegible]
Desviación desde la normal	mm.													
Frecuencia media de días con precipitación		22	21	19	21	23	24	23	22	17	18	22	21	253
[illegible] Viento Mayor que [illegible] Km/h		4	3	4	3	3	3	2	5	2	4	5	3	41
Frecuencia media de días con heladas / nieve				1	4	7	10	11	8	5	3	4	1	54
Frecuencia media de días con cielo claro		1	1	2	1	2	2	1	2	2	1	1	0	18
Frecuencia media de días con cielo cubierto		19	13	17	17	15	16	16	17	17	18	16	17	198
Frecuencia media de días con niebla		6	3	5	4	3	5	6	4	5	5	3	5	54
Frecuencia media de días con tormentas eléctricas		0.9	0.8	0.5	0.2	-	-	-	-	-	0.1	0.4	1.0	3.8
Frecuencia media de días con granizo		2	2	2	4	3	2	2	2	2	3	4	3	31

VIENTO: Frecuencia (n) de las direcciones en escala de ~~1000~~ 100
y velocidad media (Vm) por direcciones en Km/hora.

Direcciones / Meses	N		NE		E		SE		S		SW		W		NW		Calma
	n	Vm	n	Vm	n	Vm	n	Vm	n	Vm	n	Vm	n	Vm	n	Vm	
ENERO	13		9		3		3		6		24		20		20		2
FEBRERO	15		6		2		2		6		21		25		22		1
MARZO	19		6		1		1		6		20		20		26		1
ABRIL	15		6		1		2		6		18		25		26		1
MAYO	16		6		2		2		8		14		24		27		1
JUNIO	14		7		2		6		11		14		21		24		1
JULIO	15		7		2		3		6		14		27		23		1
AGOSTO	18		7		2		2		6		15		24		25		1
SEPTIEMBRE	21		9		1		1		3		15		23		30		1
OCTUBRE	18		6		1		2		7		18		20		26		
NOVIEMBRE	16		5		2		1		5		24		23		23		1
DICIEMBRE	16		9		4		5		6		24		15		19		2
AÑO	196		79		23		30		78		221		207		203		13

MAYO

MALVINAS PTO ARG. ①

DIA	HORA	VV	Techo	Temp.	Viento.	
* 6	4	8Km	Desp.?	5/4	34010	
	00	9	?	6/4	34020.	
	22	3Km	≡ 8/200m	5/4	360 10	
	23	3Km	= 8 SC	4/4	340 10.	
7	7	5Km	8/SC	5/4	33005.	
10	7	100m	≡ INV.	8/8	34005.	
	11	5 Km	≡ 7/FS/300	8/8	34005.	
11	01	5Km	8/ST/200	8/7	050 20	
	02	5Km	8/ST/200	8/7	050 20	← llovizna
	07	1,5Km	≡ 8/ST/200	8/6	02010	
	16	5Km	7/ST/200 1/NS	7/6	300 25	LLUVIA FUERTE.
	17	5Km	5/ST/250 3/NS/	7/6	300 30	Llovizna
	19	3Km	8/ST/200 NS	6/6	29030	//
	23	5Km	8/ST/200 NS	6/5	29030	Lluvia.
12	4	3Km	8/ST/200	7/5	290 30	
	5	5Km	8/ST/200 NS	6/5	29025	
	10	8Km	∞ 8 ST 300 AC/AS	7/6	34030	
	11	6Km	8/NS/	8/6	34030	
	19	5Km	2/NS/3000	6/5	340/15	
13	7	10Km	Desp.	8/8	270/15.	
	8	10	"	7/6	330/0	
	10	10	~~Desp.~~	7/7	33005.	
	11	10	Desp.	8/8	34005.	
	03	2Km	= 2/cu/600 6 ST/ci	8/8	CALMO	
	23	2 Km	≡ 8/ST/30m	7/7	CALMO.	
14	01	800m	= 8/SC/200/300	6/6	23010.	
	02	3Km	= 8/SC/200/300	6/6	23010	
	04	3Km	= 7/SC/200/300 1 AS	5/5	23010.	
	05	3Km	= 8/SC/600/1000	6/6.	24015	
	07	5K	= 8/SC/600	—	24015	
	08	2K	8/SC/600	4/4	23025	LLUVIA
	10	4K	6SC 200/300 2AS	5/5	230 30.	LLOVIZNA
	11.	3K	8SC 200/300	5/3	240/30	✓
	13	10K	1 SC 600	5/4	20030	
	16	7K	= 6 SC/100/300 6 AS	4/4	27030	
	21	—	8 AS	5/5	29040	
	22	—	Desp	5/4	29040.	
	23	—	INVIS.	4/4	29030	

MAYO

MALVINAS.

DIA	HORA	VV	Techo	Temp	Viento	
15	01	—	8/SC/800	4/4	29040	
	02	—	8/SC/300	5/4	30030	
	05	—	8/SC/600	5/4	29030	
	07	5 Km	8/SC/600	4/4	33030	
	10	2 Km	7/ST/500	4/4	24035	
	19	—	8 ST/700	3/2	24010	
	20	—	8 ST 700	3/2	24005	
	22	—	7 ST 600	3/2	27005	
	23	—	7 ST 500	2/1	27005	
16	05	5 Km	7/ST/600 GS	1/0	34005	
	10	5 Km	4 ST 600 AC/AS/CI	10/8	34005	
	17	5 Km	8 SC AC/AS	7/—	CALMO	
17	01	5 Km	3/CI/	3/1	26010	
	02	5 Km	4/CI	3/1	26010	
	05	3 Km	3/AS	2/0	25010	
	07	5 Km	4/AS	3/0	22005	
	11	3 Km	=4/SC/AC/	5/3	CALMO	
	14	5K	4/SC/AC/	7/3	CALMO	
	17	5K	6/CU SC/300 1 AS	5/3	34002	
18	00	5 Km	3/SC 600 AS	3/2	01015	
	01	5 Km	3 SC 600 AS	4/4	01020	
	02	5K	5 SC 600 CI	5/4	02015	
	05	5K	8 SC 600 CI	5/4	01015	
	08	2K	8 SC 300 SC NS	6/5	36020	Llovizna.
	10	5K	8 F/S 600	8/7	34015	
	11	5 Km	8 ST 300	6/6	01020	Llovizna
	13	3 Km	≡ 8 ST 300	7/7	01010	
	16	5 Km	8 ST 400	7/7	03015	
	20	2 Km	═ 8 ST 300	7/6	16015	
19	05	5 Km	8 ST 300	7/6	34025	
	08	2 Km	8 ST 300	6/4	34010	
	10	5 Km	8 ST 300 3 AS	7/5	34005	
	17	1,2 Km	≡ 8ST300	7/7	04005	
	23	100 m	8ST200	7/7	36015	LLUVIA
20	01	20 Km	8 ST 300	8/7	01030	
	02	—	8ST300	7/7	07025	
	04	—	8ST300	8/7	02040	
	07	—	8 ST 200	8/7	27035	
	14	—	8 ST 300	8/8	36005	Llovizna
	22	1,5 Km	8 ST 300	6/6	33005	
	23	—	8 ST 400	5/5	29005	

MAYO

③

PTW ARG.

DIA	HORA	VV	Techo	Temp.	Viento	
20	00	5Km	8ST400	5/5	33005.	
21	07	—	DESP.	2/0	33015	
	08	30Km	✓	2/1	32005.	
	10	15K	= 2 AS CP) 600	4/2.	29005.	
	11	—	4 AS/CP 600	6/3.	29005	
	13	—	4AC/CP 600	—	29010	
	14	—	4 AS CP 600	—	29010.	
22	05	—	8NS 800	1/0	270 10	
	14	—	7 AC/AS ST 600/200	7/4.	340 10.	
	19	—	5 ST 150	3/3	29020.	
23	02	10Km	5ST 300.	7/5.	34010	
	04		4ST 300	5/4	23010.	
	05	—	3ST 300	5/4	23010	
	07	—	2ST 300	5/4	27010	
	08	—	2ST —	5/4	27010	
	14	—	6ST 600	7/4.	27020	
	19	—	4AS/SC 200	6/4.	32020	
	21	—	6AS 3SC 800	6/5-	32010	
	23	—	8 Sc 900	7/6.	34020	
24	01	2 Km	8 SC. 300	6/6.	27025.	llovizna.
	02	1 Km	8 Sc. 300	6/6	34025.	llovizna.
	04	1,5 km	8 sc 600	7/5.	32025	
	05	5 Km	=8 sc 500	7/5	34020.	
	07	10Km	=5Sc 600	8/8.	29010	
	08	—	=3 Sc 600	7/7	28010	
	10	25Km	2 AC 2 SC } 300	7/6	29005	
	11	—	4 SC 100	8/6.	29005.	
	13	25Km	4 AC/AS SC 1500m	9/3.	29010	
	14	—	4 AC/AS —	9/6	32015.	
	17	20Km	7 As —	8/5.	28010	
	23	—	2As —	6/4.	32010.	
25	01	—	3As —	6/3	29010.	
	02	—	4As	6/3.	32005.	
	04	—	6As	6/4	29010.	
	08	—	8As/Sc/800	7/4.	23020	
	10	5Km	= 6As	5/5.	23020	
	14	—	3 ST 300	7/6	23015.	
	21	—	2SC 700	4/2.	25010.	

MAYO

PROAEG.

DIA	HORA	VV	Techo	Temp.	Viento	
26	02	—	4 SC 300	0/0	29015.	
	07	—	—	—	29020	
	08	—	5 AC 3 SC 600	6/5.	29020	
	11	—	—	7/7	29015.	
	13	—	8 AS SC 600	8/6	32015.	
	14	—	7 ST200	8/6.	27010	
	17	—	4 SC 300	8/7	320 10	
	19	—	1 AC/AS.	6/5	32005	
	22	—	4 AC 3000	5/4	27010	
	00	10 Km	DESP	5/3	29010	
27	01	—	DESP	5/3.	34010	
	02		✓	4/3.	32015.	
	05	500 m	= ✓	4/4.	32010	
	08	1 Km	=6 SC 300	4/3	32005	
	10	—	6 CI/AC/SC 600	6/5	24020	
	11	—	8 AC AS SC 1000	8/7	32025.	
	13	—	=8 AC/AS CI SC 300	9/8.	29020	
	14	—	= 8 AS/ST 300	9/8.	34025.	
	16	—	= 8 AC/ST 200	10/08	320 20	
	17	—	= 8 AS/ST 300	8/8	290 10	
	21	—	4 AC/ST 300	6/6.	CALMA	
	00	30 Km	6 AC/AS ST 300	7/6	29005.	
28	04	300 m	8ST 200	7/7	02010.	Llovizna
	07	1,5	=8 AC/AS/ST/200	8/8.	010 15.	
	08	1,5	=8 ST 200	8/8	34015.	
	10	—	= AC/ST 200	8/8	34025.	
	11	—	8 SC 200	8/1	32025.	
	13	5 Km	= 8 NS/ST 300	8/8.	23030	
	16	—	—	—	23020.	
	17	—	7 SC 400	6/4	23020	
29	04	—	5 AS 3000	5/4	34020	
	05	—	5 AS 3000	5/1	32020	
	07	—	=6 AS	5/—	27020	
	10	—	5 AS/SC 600	4/2.	27025.	
	11	—	3 AC/AS CI SC 300	4/3.	25030	
	13	—	5 CB 300	4/2	26025	
	14	—	4 CP 600	—	27025.	
	16	—	6 CI/AC/CP 300	3/3	29025	
30	01	—	3 AC/CB/300	0/0	27015	
	02	—	2 CB 200	0/0	26015	
	04	—	3 AC/CB 300	0/0.	28010.	
	05	—	3 CB 600	1/0	27010	
	07	—	2 CP 300	-1/-1	27010.	
	08	—	AC/CP 600	-1/-2.	27010	
	13	—	3 CP 300	3/2.	32010	
	14	—	3 CP 300	3/2.	32010	
	06	—	2 CP 600	4/3.	29010	
	19	—	2 CB 300	2/1.	27010.	
	21.	—	3 CB 600	0/-1	27010.	

MAYO

⑤

PTO ARG

DIA	HORA	VV	Techo	Temp.	Viento
31	01	—	8 AC/AS 600 2 CB	2/1	29010
	02	—	7 CI/ST 300	2/1	29010
	04	—	6 AS	1/1	32015
	08	10km	6 CU 300	3/1	19020
	10	—	6 CP 600	1/0	26015
	11	30km	4 CU 600	3/3	29025
	17	—	3 ST 300	2/0	26015
	23	—	2 ST 600	4/2	26020
	00	—	1 SB 300	3/1	26015

JUNIO PTO ARGENTINO.

DIA	HORA	VV	TECHO	TEMP.	VIENTO.
1	01	—	1SC 300	4/2	26020
	02	—	1SC 300	4/2	24020
	04	—	1SC 600	3/2	27010
	07	—	4 SC/SC 400	2/0	32010
	10	—	7 CU/SC –	2/-1	29030
	11	—	7 SC 600 m	2/1	32005
	13	—	7 SC 600	5/3	CALMO
	19	—	8 SC 600/800	3/–	CALMO
	00	—	8 SC 300	4/3	32010
2	06	500 m	≡ 8 ST 300	4/4	02010
	07	500 m	≡ CIELO INV.	3/3	02010
	08	1 Km	≡ 8ST 300	3/3	36015
	13	8 Km	= 8 NS/SC 600	7/7	36010
	14	300 m	≡ 8 SF 100	7/7	34010
	21	2,5 Km	= 6 NS ST 300	6/6	CALMO
	23	1,2 Km	= ST SC 200	6/6	CALMO
	00	2,5 Km	= 7ST 300	6/6	CALMO
3	01	3 Km	= 8SF 300	6/6	CALMO
	02	3 Km	= 8SF 300	6/6	CALMO
	04	5 Km	= 8 SF 300	5/5	CALMO.
	05		∞ 8 SF 300	5/5.	CALMO
	07		∞ 7NS/SF 300	5/5	CALMO
	08	3 Km	= 8 SF 300	5/4	27005.
	11	1,5 Km	, 8 SF 200	5/5	CALMO Llovizna
	13	—	= 8 ST 200	5/5	CALMO
	14	—	∞ 8ST 200	5/5.	CALMO
	16	—	8 CU/SC 600	5/5.	27005.
	17	—	= 8 SC/CU 200	5/4	27005.
	19	100 m	= CIELO INV	4/4	CALMO
	21	—	= 8SC 600	4/4	CALMO
	23	5 Km.	= 4 SC 500	4/4	28005.
	00	5 Km	= 5SC 600	4/4.	CALMO.
4	01	100 m	≡ CIELO INV.	4/4	CALMO
	02	100 m	CIELO INV	4/4	CALMO.
	04	500 m	≡ CIELO INV	5/5	CALMO.
	05	500 m	≡ CIELO INV	4/4	〃
	07	900 m	≡ 〃 〃		27005.
	13	—	= 8ST 200	6/6	050 15
	17	4 Km	• 8ST 100	7/7	05030 Lluvia
	19	—	, 8ST 250	8/8	36025 Llovizna
	23	1,5 Km	, SF 100	8/8	36005 Llovizna

JUNIO PTO ARG.

DIA	HORA	VV	TECHO	TEMP	VIENTO
5	03	2 Km	= 8 ST 100	7/7	34005
	04	5 Km	= 6 ST 200	6/6	27005
	08	—	7 AC/AS ST 300	4/4	32010
	10	—	6 CI AC AS ST /200	6/5	320 10
	14	—	= SC 300	8/7	230 20
	00		DESP	3/1	330 05
6	01	—	= 5 CI 100m	2/0	CALMO
	02	—	= CIELO INV. 100 M	2/2	CALMO
	04	5 Km	= 8 SC 300	5/5	CALMO
	05	5 Km	= 8 SC 300	5/5	36005
	07	5 Km	= 8 SC 600	4/4	36010
	08	5 Km	= 8 ST 300	3/3	360 10
	10	3 Km	● 8 ST 100	7/7	36025 lluvia
	16	5 Km	● 8 NS FS 600	6/6	02030 lluvia
	17	5 Km	● 8 NS FS 600	7/7	36035 lluvia
	19	1,5 Km	8 NS FS 050	7/7	36020 lluvia
	21	2 K	8 ST 200	7/7	340 25 lluvia
	23		8 ST 200	7/7	340 15
7	01	5 K	4 AC ST 250	6/6	320 10
	02	5 K	7 AC/SC 400	6/6	32015
	04	—	4 AC/AS ST 300	5/4	32015
	07	—	2 ST 200	5/4	32010
	08	1, Km	8 NS/ST 200	5/4	33010
	11		=	8/8	32015
	13	8 K	= 6 ST NS 600	9/7	32015
	14	8 K	= 5 CU/SC 300	8/6	32025
	16		4 CU/SC 300	8/5	36010

P.TO AEC.

Junio

DÍA	Hora	VV	Techo	Temp.	Viento
07	21:00	5 Km =	5 St/300	7/7	300 15 – Neblina
	13:00	5 Km	7 Fs/100	7/6	310 15
08	01:00	—	3 CI	7/5	310 15
	04:00	—	4 Ac	6/5	300 10
	05:00	—	3 Ac	6/4	310 15
	10:00	—	7 St/100	6/4	350 02
	16:00	15 Km	8 CuSc/300	7/5	300 15
09	01:00	—	4 Sc CI/300	3/2	300 10
	02:00	—	4 CbSc/400	2/2	300 10
	04:00	—	4 CuCI/600	3/2	260 15
	05:00	—	4 Sc CbCI/300	2/1	300 10
	07:00	—	4 Sc CbAc/600	2/2	270 10
	08:00	—	3 CbAcCI/600	2/1	290 10
	10:00	—	4 Cb ScAc/600	2/1	300 05
	13:00	3 Km	5 CbAc/300	5/2	300 10
	14:00	3 Km	4 CuSc/200	6/2	300 15
	16:00	3 Km	7 CuScAs/600	6/4	300 15
10	00:00	—	2 Sc/300	2/1	310 10
	04:00	—	3 Sc/300	1/-0	320 10
	10:00	—	7 ScAs/300	3/2	310 05
	11:00	—	6 CuCI/1000	4/3	300 05
	13:00	—	7 CuSc/600	5/4	310 05
	16:00	2 Km	3 CuAc/300	5/3	300 10

Pto Arg

(2)

Junio

Dia	Hora	V.V	Techo	Temp	Viento
10	22:00	6 Km	6 CuAc/600	3/1	290 05
	23:00	—	6 ScAc/300	2/2	310 05
11	00:00	—	4 CuAc/300	2/1	Cal
	02:00	—	7 AcG	1/0	310 05
	08:00	15 Km	6CuScAc/600	1/0	310 05
	10:00	—	5CbAcG/300	1/0	310 05
	14:00	3 Km	7CbCuSc/600	2/1	310 05
	16:00	3 Km	5CbAc/300	3/1	310 05
	19.00	3 Km	2As/3.000	3/1	310 05
	21:00	12 Km	5CbAc/600	3/0	Cal
12	14:00	3 Km	6 Sc/600	—	Cal
	20:00	—	7 St/300	1/x	Cal
13	00:00	—	5 StAc/300	1/x	Cal
	01:00	—	4 StAc/600	0/x	230 05
	05:00	2 Km ,	8 St/200	0/x	230 10 – Llovizna
	08:00	—	3CuSc/600	1/x	250 10
	10:00	—	4CuScAc/600	6/x	270 10
	16:00	—	4CuSc/600	2/x	Cal
	[illegible]:00	5 Km	5 Sc/300	x/x	240 05
14	10:00	—	5 Sc/600	1/x	150 05

ELEFANTE

MAYO.

DIA	HORA	VV	Techo	Temp.	Viento.	
14	10	6K	= 8/SC/200/300	8/2.	CALMO.	
	11	8K	8/SC 200/300	7/7	18015.	LLOVIZNO
	16	2K	= 8/SC 100/200	6/5	27020.	
26	11	—	4SC 600	8/—	CALMO	
27	08	—	8AC/AS/ST	6/4.	29010.	

DARWIN-

①

MAYO

DIA	HORA	VV	Techo	Temp	Viento	
12	11	5Km	= 6/CU/SC	9/6	24030	
	13	2 Km	≡ 8/CU/SC/300	7/6	34020	
13	08	10Km	DESP	4/4	CALMA	
	10	10	↙	8/8	36010	
	11	10	✓	8/8	33010	
	13	500m	≡ 4/CU/SC/600 4 AS	10/9	29010	
14	08	3K	3/ST/050/100 5AS	5/5	18015	LLOVIZNA
	11	2K	3 ST 050/100 5AS	5/3	18015	LLUVIA
	13	10K	AS/ST ?	5/3	23010	
	16	3	8/ST 50/100	5/5	21020	LLOVIZNA
15	07	6K	8ST 600	4/4	16010	
	10	—	7ST 1000	5/5	20010	
16	10	1K	ST/100 NS	4/—	CALMO	LLUVIA
	17	5Km	7/CU/SC AC/AS	—	—	
18	13	1K	8 ST 100 SNS	8/8	34010	LLOVIZNA
	16	5K	8 ST 200 SC 300	8/7	36015	
22	14	—	7 AC/AS ST 200	8/7	34015	
23	14	—	4 ST 600	8/6	27020	
24	11	—	4 AC AS	8/8	32010	
	13	20Km	3 AS/AC	9/8	34010	
	14		2 AC/AS	10/09	34010	
25	10	8Km	8 SC 600	6/4	25010	
26	13	—	7 AC/SC 1000	9/8	34010	
	14	—	7SC 1000	9/8	32010	
	17	—	2AC	8/6	29005	
	00	10Km	DESP	6/5	CALMO	
27	01	—	DESP	6/5	29002	
	02	—	↙	6/5	32005	
	08	—	7 AS	8/7	34020	
	11	—	= 8 CU AC AS ST) 600	8/8	32005	
	16	8Km	8 AC/AS	8/8	34010	
28	08	—	—	9/8	32020	LLOVIZNA

Ezeiza, de septiembre de 1982.

OBJETO: Informar novedades de la Terminal de Carga
de la B.A.M. MLV.

1. El presente informe se divide en dos (2) periodos, desde el día 23 de abril en que arribo a la B.A.M. MLV, hasta el 1 de mayo en que comienzan las hostilidades, y un segundo desde esta fecha hasta el 14 de junio.

2. Dentro del primer periodo, se opera con los medios normales de iluminación de pista y plataforma, ampliada esta ya con planchas de aluminio e iluminación reforzada lo que permitia un mejor desenvolbimiento en horas nocturnas.

3. La plataforma ya ampliada resulta insuficiente para la cantidad de vuelos y volumen de carga que llegan, debiendose sumarse a esto la falta de medios y los problemas técnicos que se tubo que afrontar con los vehículos traidos del continente como con los incautados, que adolecian la falta de baterias o problemas de arranque, esto determinó que los mismos permanecieran en marcha ya que en el caso de detenerse debia ser empujado para su puesta en marcha, con la consiguiente demora en perjuicio de la operación. Otro de los inconvenientes surgia por el robo del Gas-Oil Artico, combustible este usado en las Sampimovil.

4. Los Dollys eran insuficientes, ya que en la mayoria de los casos al descargar una aeronave con material consignado a Ejército debia ser trasladado fuera de la plataforma por personal de la Terminal para su descarga, pero la falta de mano de obra o vehículo no permitia su descarga en forma inmediata, ocasionando que el Dolly permaneciera largo tiempo ocupado; A causa de esta demora se retrasaba la descarga de los aviones en plataforma, por lo que en muchos casos algunas aeronaves debian permanecer en vuelo, al encontrarse la plataforma totalmente ocupada.

5. Los Oficiales coordinadores de Ejército y Armada, no contaban con el personal y medios suficientes para proceder a la descarga de las aeronaves con material para sus fuerzas, como en el caso de arribar cañones, tanques cisternas o cocinas de campaña, muchas veces se demoraba su descarga por la falta de vehículos con enganche adecuado para su remolque, otra de las causas de demora se originaban por las cargas mal estibadas o falta de amarre sobre todo en las bodegas de los FOKKER F-28 o BOEING 737, que al caerse sobre la puerta estas se trababan. La falta de capacidad para evacuar la carga arribada a la B.A.M. MLV, por la Fuerza Ejército determinó que esta se fuera amontonando en proximidades de plataforma y camino de acceso al Aeropuerto, lo que originaban graves problemas a la terminal de cargas al no disponer de otros lugares adecuados para la estiba del material arribado ya que el terreno circundante no era apto para operar ya que al salir de esta zona los vehículos quedaban atascados en el barro.

6. En el caso especial de la TEREX, comenzo a acusar fallas los últimos días de abril, quedando fuera de servicio, por lo que se requirio mecánico a CRV, quién no llegó nunca, con la colaboración del personal del grupo I - Mantenimiento se logra poner la misma en servicio precario; En el segundo periodo queda fuera de servicio por falta de freno y embrague, recibiendo algunos repuestos como correas, filtros y liquido hidráulico. Se adoleció la falta de personal técnico capacitado para la reparación de estos vehículos, [illegible] en taller para su reparación o mantenimiento. En una oportunidad se solicita cubiertas para Sampimovil al continente, viniendo esta sola y no armada, lo que ocasionó una demora de casí cuarenta y ocho (48) horas para su armado, por no disponerse los medios adecuados para dicha tarea.

7. Comenzando el segundo periodo y con el ataque de primero de mayo se destruye gran parte de los equipos disponibles, exepto la TEREX, que funcionaba el motor, pero que permanece fuera de servicio por embrague y freno, un equipo de puesta en marcha y un DOLLY, luego se pone en servicio un segundo DOLLY.

8. Alguno de los equipos disponibles se podrian haber salvado, de haberse ordenado su dispersión, todos estaban alineados en plataforma, tampoco se disponia de refugio o mamelón para proteger a los mismos, como así mismo elementos para su camuflaje.

9. A partir del día primero de mayo se comienza a operar en cabecera de pista en forma irregular y generalmente de tarde o noche, agravandose mucho más los problemas existentes para identificación y entrega de carga, por no disponer de guias o una forma rapida de identificación de acuerdo a la Fuerza correspondiente, durante este periodo de operación surgen novedades que van siendo solucionadas por los medios disponibles y otras que requieren mejor solución.

10. Durante esta fase de la operación surgen las siguientes novedades;

a) se utilizaron bochones de JP1, para señalizar la pista los que resultaron totalmente inadecuados, por los problemas que ocasionaban para trasladarlos, encenderlos y apagarlos; como solución se emplearon balizas a pila de poca intensidad, lo que dificultaba bastante la localización de la pista en situación meteorológicas marginales por parte de los pilotos, las que deberian haber sido mayor luminosidad o reemplazarlas por balizas infrarrojos lo que hubiese permitido ser visualizada por los pilotos con medios adecuados y no a simple vista.

b) se empleo como sistema de aproximación destellos luminosos o flash de gran intensidad, lo que en algunas oportunidades y a requerimientos de los pilotos de que permanecieran más tiempo encendidos, delataba en mucho la posición y aún más cuando habia nubes bajas, como solución se sugiere el uso de faro infrarrojo u otro sistema que facilite la aproximación no luminosa.

c) Las cargas de diferentes Fuerzas, en muchos casos venian en un mismo palet, lo que ocasionaba graves problemas para su identificación y entrega; como solución se sugiere utilizar contenedores normalizados para cada Fuerza y identificarlos con un color determinado a fin de evitar que las cargas se mezclen, a causa de esto Ejército llevaba cargas que no le correspondian o se producian un uso excesivo de linternas, llegando al extremo de utilizar los faros de los vehículos para identificar la carga.

d) Otro de los invonvenientes surgidos era que soldados de Ejército, destacado en el defensa del Aeropuerto robaban las cargas cuando estas eran cargadas en los camiones para su traslado; como solución se hubo que recurrir al G.O.E., para dar seguridad a la carga y prohibir que la misma sea tocada sin autorización de Fuerza Aérea.

e) El uso excesivo de luces por parte de las columnas de Ejército y Armada desde la ciudad al Aeropuerto hacian que se supiese con anticipación el arribo de una aeronave; como solución y a fin de que esto no ocurriese y lo mencionado en el Inciso d), se llegó a prohibir el acceso de personal y vehículo al Aeropuerto hasta producido el despegue de la aeronave.

f) No se concentró ni se realizó la carga a trasladar a fin de paletizar y fijar las prioridades de acuerdo a la necesidad de cada Fuerza, las cargas llegaban en un momento de arribar una aeronave; como solución de [illegible] dia la descarga de la nave aterrizada.

g) Después del día primero de mayo, embarcaba y desembarcaba personal sin control alguno, tanto de heridos como de relevos, por parte de los componentes de las diferentes Fuerzas. Se desconocía en forma permanente la cantidad de pasajeros o heridos a evacuar, por lo que en oportunidades viajaban material y personal de heridos mezclados, como solución siempre se le dió prioridad a los heridos. Esta información debiera ser centralizada y dada con el suficiente tiempo a fin de facilitar la operación de la terminal de carga

h) Se debiera conocer en lo posible el tipo de carga a arribar en cada vuelo a fin de prever los elementos indispensables para su descarga, sobre todo cuando se produce el traslado de cargas pesadas, a fin de solicitar la presencia de un componente de la Fuerza al cual pertenezca el elemento que conozca los sistemas de enganches o mecanismos de guiado, disponiendo los medios necesarios para su movilización. En la descarga del materia pesado producido en la B.A.M. MLV y por no disponer de los elementos adecuados se llegó a poner en peligro un HERCULES C-130, ya que al descender un cañón de 35 mm por la rampa del HERCULES, colisiona este con el vehículo tractor al doblarse la lanza de remolque, quedando cruzado sobre la rampa y a escasos sentimetros de impactar con la estructura del avión.

i) Se utilizaron para trabajos en pista equipos HT, de buen funcionamiento para la coordinación, aunque por momentos resultaban inutiles por tener que operario junto a los aviones en marcha que impedian escuchar los mensajes cursados o la transmisión de las alarmas correspondientes; como solución se dejaba un hombre en escucha alejado del avión para la retransmisión de ordenes o mensajes, cosa esta que se veia tremendamente dificultada por la oscuridad, ruido, dispersión y cantidad de personal en proximidad del avión; Esto podría haber sido facilmente solucionado si cada integrante de la terminal hubiese tenido un HT con auriculares.

j) La gran cantidad de esquirlas sobre la pista provocaban muchas pinchaduras o reventones de cubiertas en los aviones de transporte, que debian salir en lastre, impidiendo la recuperación de importantes cantidad de personal y/o material por lo que se deberia disponer de un vehículo o equipo especial para la recolección electromagnéticas de las mismas.

k) No se disponia de refugio adecuado en cantidad y calidad suficientes en proximidad de los sectores dermales de atención de aeronaves y esto se veia tremendamente agravado cuando se debia cambiar de cabecera; como solución se deberia disponer de algún sistema modular de refugio de facil armado y con la facilidades de iluminación y calefacción adecuada. en la B.A.M. MLV y por no disponer de elementos de circunstancias, se recurrió a los paneles de aluminio de pista para la construcción de refugios, tampoco se dispuso en principio de calefacción e iluminación. El personal de tropa de Ejército sustraia los bochones de iluminación de pista y combustible para calefaccionar sus propios refugios.

l) Durante toda la operación no se asigno un vehículo para la terminal de carga, a fin de la movilidad del personal y/o carga. Se utilizaron los vehículos de abastecimiento los cuales habian sido requizados en la isla, que no se adaptaban para el traslado de cargas, por resultar sumamente alta su caja para cargas de mediano porte.

ll) Tampoco se dispuso de cubiertas especiales o cadenas para transitar por el pavimento con hielo lo que puso en peligro en varias oportunidades los materiales y vidas del personal transportado, por lo que hace sumamente necesario disponer de vehículos con los accesorios que se adapten al terreno donde se debe operar

m) El personal de la terminal de cargas se vió afectado por cambios de Jefatura y la necesidad de cubrir puestos del R.O.A. lo que provocó la desintegración de los grupos de trabajos, por lo que deberia mantenerse el grupo a fin de mantener el máximo de rendimiento.
El personal de la terminal con todos sus medios disponibles debiera permanecer no más del tiempo necesario para la carga o descarga de la aeronave en zona batida, a fin de poder preparar y preservar los medios para los próximos vuelos

n) No se contó con un taller montado con personal técnico capacitado para la reparación de vehículos ni del material necesario para su reparación, lo que originó la demora en algunas reparaciónes menores y la puesta fuera de servicios por no conocer cual era la solución al problema, lo cual se veria solucionada de contar con un taller movil con capacidad técnica y de repuestos que pueda ser trasladado en un avión HERCULES C-130

ñ) Debe quedar perfectamente claro, previa coordinación entre torre de control, radar y terminal de carga, cuando se debe producir el despegue de la aeronave ya que en los últimos dias de operación un F-28 Naval comenzó a rodar con personal y carga en sus bodegas, poniendo en peligro la integridad del personal y de la propia aeronave, esta regreso al continente con carga que debia haber quedado en MALVINAS, se deberia haber efectuado lanzamiento o extracción a baja altura, con aeronaves C-130, por ser una operación más rápida en toda aquella oportunidad que fuera posible y la carga lo permitiese y de esa forma evitar la permanencia de la aeronaves en pista

o) Por lo general hubo bastante desconcierto para el embarque de los heridos por parte de las ambulancias que los traian del Hospital Militar Conjunto, ya que algunas se quedaban en plataforma, cuando se estaba operando en pista otras en proximidad de pistas (cabecera), quedando sumamente lejos del avión cuando se terminaba de descargar y otras en su afán de una pronta evacuación descendian con sus heridos en su mayoria graves y los colocaban en el chorro de los motores del avión lo que ocasionaba que se volara la manta con que estaba tapado, quedando expuesto a la temperatura ambiente, en su mayoria eran trasladados con ropa interior; por lo expuesto se requiere de una práctica mucho más intensa por parte de las tres Fuerzas Armadas en la evacuación sanitaria, sobre todo la de los camilleros, tarea esta sumamente importante, en la que requiere conocimiento de los diferentes tipos de aviones que van a operar en el teatro. En el caso MALVINAS, costaba mucho subir los heridos al F-28, por una falta de conocimiento en la técnica del manejo de camillas o en el manejo inadecuado de las mismas

p) No se dispuso de botiquin individual de primeros auxilios, elementos estos que no fueron necesarios por estar operando próximo a Sanidad, peros si lo hubiese sido de tener que desplegar a zona de lanzamiento alejado de la pista de Puerto Argentino

q) Se adoleció de los elementos adecuados para la limpieza del armamento personal y/o un taller para su mantenimiento, lo que hubiese sido sumamente necesario por el tipo de terreno arenoso que provocaba o impedia un buen funcionamiento de los mecanismos del armamento.

r) Pasado los primeros treinta (30) días de combate la moral del grupo comenzó a decaer, quizas por el desgaste físico y psíquico muy intenso, por lo que debe preveerse rotación o relevos de personal en forma más o menos regular.

s) El equipo de combate verde oliva que llevé en principio a MALVINAS, no era el adecuado para esta zona por no disponer del abrigo necesario, a causa de esto se utilizaron varios y diversos elementos, casí en su mayoria propio o parte del equipo antártico, no se dispuso en principio equipo standard para todo el personal (Ejemplo: pasamontañas, kepi con orejeras, antiparras, guantes, etc), con el transcurso de los días se fue recibiendo equipo para zona fria el que dió uso todo el personal.

En general el equipo es sumamente estrecho y no permite ni facilita el libre movimiento, tampoco es impermeable por lo que debe usarse, capa poncho para lluvia la que limita mucho más el movimiento, sobre todo por razón del fuerte viente hace practicamente imposible su utilización; Debierá disponerse de ropa más suelta impermeable y abrigada para esta zona.

En el caso de los borceguies, son sumamente malos para el uso en zona humeda ya que esta pasa con suma rapidez; como solución se debiera utilizar una especie de galocha de goma, plástica o material resistente que cubra por lo menos los borceguies.

Tampoco se dispuso de mochila individual, por lo que se debió recurrir a diferentes contenedores para el traslado delequipamiento individual.

1er. Teniente D. Daniel J. LAMBRI
(E. Gen. 3.013)

ANEXO:

BUENOS AIRES,
30 - Ago - 82

INFORME SOBRE LA TERMINAL DE CARGAS
AERODROMOS MALVINAS

El presente informe abarca el periodo comprendido entre el 28 de marzo de 1982 y el 23 de abril del mismo año.- (Puente aéreo a Malvinas antes de comenzar las acciones bélicas).

I - PLANIFICACION Y PREPARACION

En la Terminal de Cargas PAL, se toma conocimiento de la operación el día 28 de marzo. Se cuenta unicamente con datos para el primer movimiento día "D" y en base a eso se confecciona el plan de cargas.

Asimismo, se prepara la implementación de la TAC MLV y refuerzo de la TAC CRV, todo ello con medios pertenecientes a la Ia.Brigada Aérea.

Se recibió Mje. Nº 2758 GHO 281828 Mar/82 de BUEOCCT (CAE), ordenando presentación de personal para desempeñarse como SOTA en MLV y como Jefe, encargado y auxiliares de la TAC MLV.

Se seleccionó el personal entre los componentes del ECCO y los auxiliares de carga y despacho que desarrollan actividades en la Ia. Brigada Aérea. Asimismo, se agregó un soldado con conocimiento del idioma inglés, para tareas generales y para subsanar posibles inconvenientes idiomáticos.-

Día 30-Mar-82, se traslada personal y posteriormente material a CRV.-

Inconvenientes:

Se desconocía la magnitud total del movimiento a realizar, por ello se preparan medios y personal para operar dutante SIETE (7) días aproximadamente sin inconvenientes.-

II - FASE OPERATIVA

El día "D", en el avión nº 1, se despliega al AD MLV el personal de la TAC., y en el avión nº 2, en el segundo vuelo, llega parte del material, arribando el resto en vuelos subsiguientes.- Con posterioridad y a requerimiento de la TAC MLV, se fueron recibiendo elementos de apoyo y algunos repuestos.-

La magnitud de la operación obligó a reestructurar el Grupo, dividiéndolo en DOS (2) equipos de trabajo, uno al mando de quien originalmente se desempeñaba como SOTA en MLV y el otro a cargo del otro Oficial que desplegó.- Las tareas se realizaban por turnos rotativos de 24 horas de actividad por 12 horas de descanso, llegando a recibirse hasta SETENTA Y NUEVE (79) aviones en 24 Hs. de trabajo, pertenecientes a Fuerza Aérea y Armada Argentina, lo que dá un tiempo promedio de 20 minutos, para estacionamiento, descarga y rodaje de cada aeronave, realizándose todos los movimientos, en la mayoría de los casos por lo menos, con un motor en marcha del avión.- Se deja constancia que el flujo de aviones no era parejo, sino, osciló entre 40 y 79 máquinas por día.-

Inconvenientes y Soluciones:

1º) El primer inconveniente con que se tropezó, fue las reducidas dimensiones de la plataforma disponible para carga y descarga de aviones, limitadas, aún más, por la presencia de 2 aviones bimotores

conti.//

TRACKER, de la Armada Argentina, los cuales ocupaban practicamente la mitad oeste de la plataforma.- Dicho espacio estuvo ocupado casi permanentemente con, por lo menos, uno de dichas aeronaves en razón de que desarrollaron muy poca actividad aérea.-Se trató de coordinar con personal de la Armada, para correrlos lo mas apartado posible de la plataforma, ya que era problema diario, la obstaculización de la zona por dichas máquinas.- Recién el día 18 ó 20 Abr 82, se replegaron, al parecer, a su Unidad de origen, en el continente.-

También se solicitó la ampliación de la plataforma, utilizando paneles modulares de aluminio.- Tarea que realizó, en tiempo récord, personal del Grupo de Construcciones, lográndose de esta forma una amplitud de casi el doble a la orginal, logrando operar en forma simultánea SEIS (6) aviones en plataforma y UNO (1) mas en la calle de rodaje o en pista.-(Se operó con C-130; F-28; F-27; ELECTRA y B-737)

2º) El segundo inconveniente que se presentó, es que no se contó con un Oficial de la Fuerza Ejército y personal de la misma para colaborar en la descarga, identificación y distribución de las cargas de esa fuerza.- Luego de solicitarlo en reiteradas oportunidades, recién a las 2 semanas de operación, aproximadamente, se destacó un Oficial Subalterno del Ejército y personal para tales tareas, pero debido al desconocimiento de la operación; y en las horas de oscuridad, por falta de iluminación de la zona de descarga y distribución, se hacía dificultosa la tarea de control del personal, de las cargas y ubicación del destinatario, llegando a congestionarse los caminos de acceso al aeropuerto, de forma tal que todo desplazamiento, ya sea a pié o en vehículos, era problemático.- En algunos casos el matérial venía acompañado de personal subalterno de la Unidad, a la que pertenecían los elementos.- La falta de iluminación fue solucionada parcialmente por personal de la TAC, con un faro portátil utilizado para iluminar la plataforma de descarga de aviones.-

3º) En lo referente a identificación y distribución de las cargas se tropezó con muchos inconvenientes, ya que muchas de las mismas venían consignadas a Ejército Argentino, pero sin especificar claramente Unidad de destino, y al no estar ubicada ésta, se hacia dificultoso lograr la colaboración de personal de dicha fuerza, para una rápida descarga y posterior retiro de la plataforma y calles de acceso, del material arribado a las Islas.-

4º) Las cargas de la Fuerza Ejército, en su gran mayoría, venían mal embaladas y mal preparadas para el transporte, originándose inconvenientes al romperse botellas, bolsas conteniendo azúcar, sal, harina porotos y productos varios, con la consiguiente pérdida de tiempo en la descarga.- Además, por parte de las tres Fuerzas, en mayor o menor grado, se recibieron cargas sin la documentación correspondiente, lo que perjudicó la correcta recepción de la misma.-

5º) Debido a la falta de elementos para movilizar material y personal de la Fuerza Ejército, durante las 24 horas del día el personal de Fuerza Aérea se vió obligado a estar atento, a que personal de otra Fuerza no se llevara los equipos de apoyo (Dollys, carros maleteros, tractores etc.) utilizados en la descarga y traslado; pero dada la cantidad de personal y volúmen de material desplegado, siempre y durante casi todo los días hubo que perder tiempo, buscando y recuperando elementos sustraidos por personal ajeno a la Fuerza.- Llegándose un día a tener que suspender la descarga hasta recuperar los equipos faltantes, generándose una situación de fricción con el Jefe del componente terrestre del Teatro de Operaciones MLV, por dicha causa.-

conti.///

6) El personal de la TAC MLV, se desempeñó, aparte de su trabajo específico, en tareas de mantenimiento del Aeropuerto, provisión de agua, limpieza de cloacas, puesta en servicio y mantenimiento de vehículos, limpieza de instalaciones, balizamiento de pista, colaboración con el Servicio Contraincendio, provisión de equipos de apoyo terrestre para puesta en marcha, remolque y reparación de aviones, etc.-

7º) En lo referente al personal de soldados utilizados en las operaciones específicas de la TAC MLV, se tropezó, con la falta de buena voluntad y espíritu de colaboración, por parte de la Compañía de Servicios, desplegada en esa Unidad, al no adaptarse, aparentemente, a la situación real que se estaba viviendo, en lo que respecta a la flexibilidad e interpretación de las órdenes emanadas por la superioridad.-

8º) Referente al material utilizado en la TAC MLV

a) Se contó con una autoelevadora TEREX, que trabajó H-24, pero debido a que lo hizo durante 20 días en forma contimuada, hubo que hacerle tareas de mantenimiento en campaña.- La primera vez fueron efectuadas por un técnico de la firma representante de TEREX, trasladado desde el continente, pero durante la segunda fase del puente aéreo y a partir el momento en que se desarrollaron acciones de combate, no se pudo contar con personal idóneo para tal trabajo; como consecuencia de esto, a partir del 20 de abril aproximadamente, la máquina comenzó a tener algunos problemas del sistema hidraúlico (frenos y embrague) que no pudieron ser solucionados totalmente.- En general el resultado obtenido en la operación de este equipo, fue satisfactorio teniendo en cuenta que no solo fue utilizado en tareas de carga y descarga de aviones, sino que fue utilizado también en la descarga de buques amarrados en el muelle de la ciudad, distante a unos 5 kilómetro del aeropuerto, remolque de vehículos, auxilio de camiones y tractores inmovilizados debido a lo blando del terreno.-

b) Se requirió otro equipo autoelevador, recibiéndose un Sampi-móvil, que practicamente estuvo mas tiempo parado que operando, por problemas para su puesta en marcha (frio, batería en mal estado, motor de arranque fuera de servicio, etc.), con la desventaja de que debido a lo angosto de su rodado en relación a su peso, cada vez que debía operar fuera de la plataforma del aeropuerto, se hacia necesario enviar la TEREX en su auxilio, a causa de que se enterraba en el suelo blando (este equipo se devolvió a CRV, después de haberse incendiado durante una operación de descarga nocturna).-

c) Se consiguió alquilar un equipo autoelevador de poca capacidad, perteneciente a la F.I.C., pero en razón del intenso trabajo, quedo fuera de servicio en forma definitiva a las 72 horas de operación (problema de arranque, frenos, embrague, conjunto elevador y ruedas fuera de servicio por pinchaduras de neumáticos), devolviéndose a la empresa de origen.- En general todos los vehículos adolecían de fallas en la puesta en marcha por deficiencia de carga en la batería posiblemente debido al frío, se solicitaron baterías de repuestos al continente, pero no se pudo cumplir con el requerimiento.-

d) A efectos de poder cumplir mas ~~eficientemente~~ con la tarea asignada se solicitaron mas Dollys, que fueron enviados desde el continente.- Asimismo, se pusieron en servicio 2 tractores, un camión y 2 acoplados de dotación del aeropuerto que reforzaron los equipos de apoyo de la TAC MLV.-

e) Hubo deficiencia en la provisión de gasoil, que en parte se recibía en tambores desde el continente, pero no fue suficiente para cubrir las necesidades de la TAC MLV.- En el depósito de la planta

conti.//

de combustible de propiedad de Y.P.F. en la ciudad, había existencia de gas-oíl, pero càmo éste es de uso terrestre, su administración y control pasó al Ejército Argentino, originándose inconvenientes para que se transfiriera a Fuerza Aérea, la cantidad necesaria para operar los equipos de la TAC, que se tradujeron en demoras para la recepción del mismo.-

f) Como tarea anexa, se cooperó en la operación de la autobomba, jeep Land Rover del aeropuerto, que presentaba inconvenientes de arranque.- El problema mas grande, fue que no se contó desde un principio y hasta el día 18 ó 20 de abril aproximadamente, con las dos cisternas de agua remolcables por dicho vehículo, que le proveen de agua para su tarea específica, debido a que personal de la Armada Argentina, los retiró de la plataforma de aviones y los llevó a su alojamiento sin devolverlos, a pesar de habérsele requerido.- Lo expuesto penalizó cualquier intervención que se hubiera tenido que hacer por parte del equipo contraincendio.- Como alternativa se solicitaron equipos matafuegos portátiles, que fueron envíados desde CRV, buscando solucionar en parte el problema.-

g) Referente al balizamiento de pista, calle de rodaje y plataforma, con bochones, se tropezó con el problema de que el fuerte viento los apagaba o los volcaba.- Asimismo, obligó a establecer una vigilancia lo mas estrecha posible sobre dichos elementos debido a que personal del Ejército Argentino, los retiraba de la pista, utilizándolo para calentarse o iluminarse, originando deficiencias en la iluminación para la operación aérea.(con posterioridad se complementaron los bochones con linternas y luces portátiles con alimentación a pilas).-

9ª) Como dato ilustrativo, del esfuerzo realizado por el personal de la TAC, basta recordar que durante el pueste aéreo a MLV, la Fuerza Aérea Argentina, transportó:

Aproximadamente 5.500 Tn. de carga militar (74% Ej.Arg., 4% ARA 22% FA)

Aproximadamente 9.800 hombres (84% EJ.ARG., 5% ARA y 11% FA)

Durante el bloqueo, a partir del 1ª de mayo de 1982, hasta el 13 Jun.

Aproximadamente 450 Tn. (En su mayoría para el EJ.ARG.)

Evacuación aero-médica, 264 hombres.-

Al margen de lo precedente, se recibieron, descargaron y despacharon todas las aeronaves de la Armada Argentina, que operaron en el aeródromo Malvinas, desde el 2 de abril al 14 de junio del 82.-Asimismo se atendieron los aviones B-737 de Aerolíneas Argentinas.-

III - CONCLUSIONES

1ª) Al comenzar la operación se carecía de información sobre la magnitud total del movimiento de personal y material a desplegar, a efectos de una mejor planificación y previsión de elementos.-

2ª) Se hizo notorio el desconocimiento por parte de la Fuerza Ejército, de la forma de preparar y manipulear las cargas, dándo como consecuencia inconvenientes la carga, descarga y distribución de las mismas.-

3ª) Hubo falta de coordinación durante la primera fase, en lo referente a contar en el aeropuerto MLV, con personal para descarga y distribución de elementos por parte de la Fuerza Ejército.-

4ª) Fue notoria la falta de medios para el desplazamiento terrestre de cargas y personal por parte de la Fuerza de Ejército, lo que

conti.//

///nuación.

sumado al desconocimiento de lo que es la operación aérea conjunta y la importancia de los equipos de apoyo a la misma, originó que se sustrajeran de la plataforma de carga, elementos tales como tractores Dollys, carritos maleteros, acoplados etc., dándo lugar a inconvenientes en la operación y fricciones con personal de la otra Fuerza.-

5º) Hubo visible falta de espíritu de cooperación por parte de personal de ARA, en lo que respecta a movimiento y estacionamiento de aviones de dicha Fuerza; sobretodo 2 aviones estables en el aeropuerto que desarrollaban poca actividad aérea, obstaculizando practicamente la mitad de la plataforma de estacioamiento de aviones.- Asimismo en lo que respecta a la devolución de 2 tanques cisternas de abastecimiento de agua para la autobomba del aeropuerto, directamente se ignoró el requerimiento y necesidad de devolución de las mismas, para mayor seguridad de operación en el aeropuerto MLV.-

6º) En lo referente a material:

a) En determinado momento, se hizo crítica la falta de Pallets para carga de C-130, y la carencia de contenedores cerrados (tipo Igloo o similares) para llevar carga a granel.-

b) Hizo falta, por lo menos, una autoelevadora TEREX más, para agilizar las cargas y descargas en MLV

c) Hizo falta, un autoelevador tipo Tactical Loader o similar para agilizar, las operaciones en MLV, y CRV.-

d) La falta de baterías para reponer en los vehículos, originó demoras en la puesta en marcha delos mismos.-

e) Las falencias observadas en los cuatro rubros anteriores, penalizó, incluso, la carga y descarga en todos los aeródromos de despliegue de la FAS.-

f) Por ser la primera experiencia de operación en condiciones reales, en general hubo que subsanar muchos inconvenientes, contando con la buena voluntad del personal interviniente en la operación a pesar de lo imprevisto de los mismos.-

IV - REQUERIMIENTOS

1º) Antes de lanzar una operación, tratar de tener una información lo mas aproximada posible de la magnitud de la misma, a efectos de tomar la mayor cantidad de previsiones posibles, en lo que respecta a personal, vestuario y material a ser utilizado.-

2º) Buscar la forma de instruir a las otras dos Fuerzas Armadas en los aspectos básicos, de lo que es una TAC, preparación, carga, descarga y distribución de materiales aerotransportados.-

3º) Es indispensable en toda operación conjunta, un Oficial coordinador de cada Fuerza, con poder de decisión, para movilizar personal y material a efectos de agilizar el proceso de abastecimiento por modo aéreo.-

4º) Gestionar ante quién corresponda los créditos para adquisición de equipos de apoyo para terminales de Unidades de despliegues y por lo menos, dos terminales móviles, con capacidad para operar en distintos teatros con aviones tipo C-130 - F-28 - F-27 y B-707 ó similar (autoelevadores trasportables en vuelo tipo TEREX y TACTICAL LOADER, y equipos complementarios).-

5º) Gestionar ante quién corresponda los créditos, para el completamiento de los Kits de carga de los distintos sistema de armas de transporte de la Fuerza Aérea, como asimismo, la adquisición de Pallet contenedores tipo Igloo, redes, cinta de amarre, cadenas, chinguillos, eslingas y restos del equipamiento necesario para una mejor operación.

ANEXO:

///nuación.

6ª) Para el caso de no poder operar por aterrizaje, aumentar y actualizar la capacidad de lanzamiento de cargas (A22 y Sexba) de la Fuerza Aérea, a un mínimo de 100 Tn. para poder efectuar abastecimiento aéreo a Unidades desplegadas en el Teatro de Operaciones.-

7ª) Gestionar ante quien corresponda, los créditos correspondientes para efectuar el mantenimiento periódico a los equipos de apoyo (TEREX, Sampimóvil, FMC, Jirafas luminosas) en existencia y posibles adquisiciones futuras para tenerlos en la mejor aptitud operativa, evitando tener que buscar soluciones de emergencia en la zona de operaciones y que posiblemente en el lugar no se pueda resolver el problema presentado de la forma mas idónea, originando deficiencias que pueden llegar a ser importantes e influir, incluso, en el éxito de una operación.- Como dato informativo en la actualidad se carece de dichos créditos y el mantenimiento se hace con limitaciones, originadas por la falta de partidas para ese tipo de inversión, como asimismo para reparaciones imprevistas.- En lo que respecta, a personal especializado en los sistemas eléctricos, hidráulicos y otros, de dichos equipos, solo se cuenta con la buena voluntad de quienes hacen el mantenimiento de vehículos comunes y técnicos en los distintos servicios de transportes y Grupos Técnicos, pero tropiezan con el inconveniente de no contar con los conocimientos técnicos teóricos-práticos para hacer las reparaciones y mantenimiento en forma eficiente.-

8ª) Gestionar créditos ante quien corresponda, para adquirir vestuario y equipos de trabajo para el personal que opera en las TAC, acorde con la zona, a efectos de evitar enfermedades y accidentes, originados por condiciones climáticas existentes en los distintos lugares; en este caso problemas causados por enfriamiento y mojaduras del personal.-

9ª) Adiestrar al personal de las Unidades de despliegue, en la preparación, movilización y distribución de cargas, operación de equipos de apoyo, como así también confección de la documentación correspondiente.-

Capitán JUAN CARLOS HRUBIK
Jefe TAC MLV

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
I BRIGADA AEREA

Palomar, 2 de septiembre de 1982.-

OBJETO: Informar

ACTIVIDAD DESARROLLADA POR EL EQUIPO CONTROL DE COMBATE EN EL TEATRO DE OPERACIONES SUR "MALVINAS"

28-mar-82:

Se ordena al E.C.C.O a MLV para formar una Terminal de Carga en Puerto Argentino. Dicho personal se desempeñaría como ECTA y auxiliar de la Terminal de Carga. Al mencionado se le ordena desplegar con uniforme de combate, armamento y todo el material necesario para campaña en zona fría. La cantidad de personal del E.C.C.O desplegado fue de veinte hombres, tres oficiales subalternos y diesisiete suboficiales.

18-may-82:

Se ordena a parte integrante del E.C.C.O, destacado en Puerto Argentino la misión de seleccionar una pista de lanzamiento en las inmediaciones de Base Cóndor a efectos de realizar lanzamiento de carga sobre la misma. La mencionada pista debía reunir las condiciones para un lanzamiento tipo SEXBA (extracción a baja altura), donde se operaría con un avión del tipo Hercules C-130. Para cubrir esta misión se designó a dos equipos integrados cada uno, por un oficial y dos suboficiales, que fueron infiltrados en la zona de operación por un helicóptero Chinook de la Fuerza Aérea. Los materiales utilizados para la ejecución de dicha tarea son los que se mencionan a continuación:

1) Un equipo de iluminación de pista del tipo SAPON, compuesto de seis balizas de color blanco.
2) Paneles de marcación de color ámbar y cereza.
3) Una pistola lanza rayos Láser (CITEFA)
4) Una pistola lanzabengalas tipo Very.
5) Un anteojo de campaña.
6) Un equipo VHF Bécquer.
7) Tres transreceptores del tipo Handie-Talkie
8) Un código Secreto de comunicaciones

Una vez seleccionada y demarcada la misma, con la colaboración del personal de la Fuerza Aérea, destacado en Base Cóndor, se realizó a

las dieciseis horas, el lanzamiento previsto. El mismo se efeftuó con todo éxito, arrojandose dieciseis bultos aproximadamente conteniendo los mismos ropa y alimentos, los cuales se recuperaron en su totalidad. El tipo de lanzamiento efectuado, no coincidió con la orden recibida por el Jefe del E.C.C.O. En lugar de realizarse el lanzamiento de carga a baja altura, para lo cual había sido preparada la zona, se efectuó lanzamiento de contenedores tipo A-22 a una altura de 1000 pies. El rumbo de pasaje del avión, no coincidió con el sugerido por el personal del E.C.C.O. Finalizada esta operación se recibió por parte del Jefe de Base Cóndor la orden de que el personal y medios debían trasladarse a Bahia Fox, con la misma misión, seleccionar y demarcar una pista de lanzamiento, en dicha localidad. El equipo fue infiltrado en la zona por un helicoptero Bell 212, de la Fuerza Aérea.

20-may-82:

En Bahia Fox se encontraba desplegado el R.I.8, de Comodoro Rivadavia y una Compañia de Ingenieros 8 de Sarmiento. Se informó al Jefe de la Compañía de Ingenieros, la misión a cumplimentar en dicho lugar. En circunstancias en que se buscaba la zona mas apta para efectuar el lanzamiento, sobrevolaron la zona dos aviones I.A.58 Pucará que al encontrarse vertical a las posiciones del Regimiento R.I.8, tuvieron que efectuar el escape inmediatoal recibir fuego de propia tropa. Aparentemente sin dificultades observables. Ante esta situación se solicitó al Jefe de Compañia de Ingenieros, que pusiera en conocimiento de toda la tropa acantonada en ese lugar, la presencia de un avión C-130 que haría lanzamiento de carga, dandole todos los datos necesarios para el rápido reconocimiento del mismo, agregándole para conocimiento del personal que todo avión a helice que sobrevolara la zona, era propia tropa. Asimismo se reiteró la presencia del avión C-130, hasta el punto de molestar al Jefe de la Citada Compañia. Si bien las características de la operación eran del tipo secretas, se quiso evitar que el citado avión fuera derribado por propia tropa.
Con la experiencia recogida en el lanzamiento anterior se marcó una zona, de manera tal que el avión efectuara el lanzamiento cualquiera fuese el rumbo de entrada a la zona, de manera tal que no se tuviera que efectuar el cambio de rumbo al avión y de esa manera, demorar la operación. A las dieciseis horas, se efectuó el lanzamiento con todo éxito, arrojandose aproximadamente dieciocho bultos, tres de los cuales

CONTI///

///NUACION

cayeron el agua, a consecuencia del fuerte viento reinante, aproximadamente dieciocho nudos. Los mismos fueron recuperados de inmediato encontrándose a diez metros de la costa de una ría. Dichos bultos contenían en su interior, ropa de vestir no ocacionándose ningún tipo de pérdidas, el resto de la carga se recuperó sin novedad. Finalizado el lanzamiento, cuando el avión sobrevoló las pocisiones del R.I.8, se abrió fuego contra el mismo, pese a las reiteradas advertencias que se efectuaron con anterioridad. El C-130 abandonó la zona sin novedad. Horas más tarde el Jefe del E.C.C.O. requirió ante la Jefatura del R.I.8 un enlace radioeléctrico con las posiciones en Puerto Argentino con la intención de conocer el arribo del C-130 a Comodoro Rivadavia el cuál se efectuó sin novedad. La Jefatura del R.I.8 se comunicó con el Jefe del E.C.C.O. para informarle de su pesar por los acontecimientos ocurridos con el C-130, y paso en conocimiento del mismo que el responsable, un Subteniente que dió la orden de abrir el fuego, había sido sancionado y relevado de su puesto.

Cumplida esta misión el E.C.C.O. quedó totalmente incomunicado con sus mandos naturales, que se encontraban en Puerto Argentino; en tres oportunidades, se requirió al R.I.8, que mantenía enlace con Puerto Argentino, que informara que había finalizado la misión del E.C.C.O. en el lugar y que esperaban ordenes, nunca se tuvo respuesta. Ante esta situación el Jefe del equipo, conjuntamente con su gente, se puso a órdenes del Jefe de Compañía de Ingenieros, pasando a integrar el pelotón del Comando de dicha Compañía, situación que se mantuvo hasta el día quince de junio, fecha en que se efectuó la rendición de Bahía Fox.

MATERIALES Y EQUIPOS UTILIZADOS DURANTE LAS OPERACIONES

El personal del E.C.C.O. utilizó para el desarrollo de las operaciones el uniforme de combate de zona templada, complementado con elementos componentes del equipo antártico y elementos de abrigo de uso civil. Esto provocó,falta de uniformidad en el vestuario del personal, un deterioro del mimetismo deseado en el terreno.

Respecto del calzado utilizado en esta oportunidad, se trataba del borceguí de provisión normal, que no se adaptaba a las bajas temperaturas y la alta humedad reinante. Esta circunstancia ocacionó una notable pérdida de la capacidad de movilizarse de los hombres, como consecuencia de mantener durante largos períodos de tiempo los pies, húmedos y fríos.

Las medias utilizadas, eran las de provisión normal, que por no contar con una adecuada elasticidad y un largo adecuado, se deslizaban hacia el interior del calzado, lo que provocaba, lesiones y escozores

CONTI///

///NUACION

en los dedos y planta de los pies. Al mismo tiempo que dicho artículo no cubre las necesidades por tratarse de una media de caña corta, cuando en realidad debiera ser de caña larga o bien de 3/4 de largo. El material empleado en la confección debe ser de alto porcentaje de algodón, que hace de dicho elemento, un medio apropiado de abrigo y de absorción de la humedad del calzado.
En cuanto al uniforme en general, quedó demostrado que no soporta un uso prolongado, debido a que las costuras como las telas utilizadas ceden ante un tratamiento riguroso.
Los guantes color verde oliva, de provisión, se deterioraban con suma facilidad, no permitiendo al usuario desarrollar sus tareas manteniendo una adecuada maniobrabilidad. No guardaban tampoco la adecuada impermeabilidad deseada, lo que restringía su uso, debido a que se humedecían con facilidad.
El correaje de nylon utilizado, del tipo de provisión, dió buenos resultados.
El poncho impermeable no dió resultado por el fuerte viento reinante, flameaba en forma constante dificultando los movimientos del hombre.
El uniforme de combate que llegó, con posterioridad, con abrigo de lana interior, con capucha incorporada, solucionó en gran parte en problema del frío, no así el de la humedad que penetraba con facilidad la trama de la tela utilizada.
El armamento utilizado por el personal era el Para Fal calibre 7,62 mm. Las dificultades que se presentaron fueron de traba de los mecanismos, por presencia de cuerpos extraños. Lo que ocasionó un permanente mantenimiento del arma y no cuenta el mismo con elementos de limpieza incorporados para operaciones en el terreno.
En general el personal del equipo, no contaba con los elementos necesarios para operar en el terreno, y menos aún en áreas confinadas.

ELEMENTOS PRIORITARIOS CON LOS QUE NO SE CONTO:

1) Brújula de marcha.
2) Carta de navegación terrestre de la zona.
3) Mochila individual (traslado de material).
4) Caramañola con jarro metálico incorporado.
5) Ración de combate (zona fría)
6) Botiquín individual de primeros auxilios.
7) Vajilla de racionamiento (marmita) Nota: Como dato ilustrativo, el personal racionó en una lata de dulce de 5Kg. como plato de comida para los seis miembros de los equipos y una sola cuchara.

Todo esto más las deficiencias mencionadas respecto del equipamiento, provocaron un notable deterioro dela capacidad operativa del equipo, como así también afectaba el buen ánimo del personal.

CONTI///

///NUACION

De la experiencia recojida en cuanto al material específico utilizado por el E.C.C.O. en la operación de aeroabastecimiento se notó la carencia de un equipo de HF para mantener enlace con los mandos naturales en Puerto.Argentino.
De haberse contado dentro del equipo con radiobalizas, de ayuda a la navegación se habría facilitado la identificación de las pistas de lanzamiento. (Radio baliz, [illegible])
Respecto de consideraciones efectuadas por los tripulantes de los aviones de aeroabastecimiento, coinciden en remarcar la utilidad del sistema SAPON, no así en cuanto al rendimiento del sistema Rayo Laser CITEFA, que aparentemente necesita de un período de investigación y comprobaciones.

1. A partir del día 02 Abr 82, se inicia la implementación de la BAM "MLV", que dada las circunstancias Políticas - Militares que precedieron la acción, no se la podía llamar BAM.

2. Dicha implemtnación fué necesaria ya que la misma de hecho funcionó a partir de ese momento como tal.

3. La actividad de vuelo fué de tal intensidad que dada las escasas dimensiones de la plataforma que antes de la ampliación de la misma (28 Abr 82), sólo permitía la ubicación con seguridad precaria de sólo DOS (2) FK-28 y UN (1) C-130 ó TRES (3) C-130, tenía que normalmente ubicarse en la calle de rodaje otra aeronave con lo cual se incrementaban los tiempos en tierra de los mismos. Desde el día 03 Abr 82, se colocaron DOS (2) aviones TRAQUER, de Armada, para presencia, ocupando lugar. Hasta el día 30 Abr 82, se tenía registrado una cantidad de aproximadamente NOVECIENTOS (900) aterrizajes en la misma.

4. En esto hay que contemplar los vuelos ejecutados con aeronaves que se encontraban basadas en dicha Base IA-58, aviones C-182 confiscados a la población de las Islas, (entre ellos el del Gobernador), UN (1) Islander de la Empresa FIGAS (Falkkand Island Company).

5. De la primera se desprende que la Base Aérea en un espacio muy reducido en sólo 3 km2, incluyendo la pista, plataforma y zona de seguridad para la actividad aérea (normas OACI), tubo que desempeñarse como una Terminal de Carga y Base Aérea de tipo de transporte.

6. Esta Terminal de Carga, trabajó fundamentalmente en un OCHENTA Y CINCO POR CIENTO (85%) para el traslado de medios de Ejército, un SIETE POR CIENTO (7%) para Armada y el excedente para la Fuerza Aérea.

7. Como Terminal de Carga, arrastró problemas de tipo de espacio (superficie) donde ubicar los elementos que se recibían, el personal a su vez que se encontraba de paso ó en tránsito por la misma, al no movilizarse de inmediato a los lugares ó sitios a que fué asignado entorpeció, dificultó y anuló en muchos casos la actividad propia de la Fuerza Aérea dentro de la Base.

8. Como referencia, en un sólo día se contabilizaron el arribo de DOS MIL QUINIENTOS CINCUENTA (2.550) Hombres que llegaron a permanecer en los alrededores de las instalaciones de la BAM. a

~~9.~~ distancias no mayores a 300 / 400 mts hasta TRES (3) días. Hay que imaginarse ésto contra sólo DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO (275) efectivos de Fuerza Aérea que cumplían tareas específicas - Estado Mayor - BAM - Radar - Seguridad- que H-24 debían hacer funcionar la Base para seguir con el más grande Puente Aéreo, luego de la crisis de BERLIN en lo que va de éste siglo.

10. Sí a ésto hay que agregar que con el correr de los días la Base llegó a tener CUATROCIENTOS (400) hombres.

11. Las condiciones de habitabilidad eran preciarias, el personal dormía en lugares de tránsito permanente, tanto de carga como de personas.

12. La carencia de baños era otro grave problema, pero a eso hay que sumar que el agua se la debía traer del pueblo distante OCHO (8) kms, eso da la magnitud del esfuerzo, sumando la carencia también de vehículos apropiados a todo lo ya expuesto.

13. Creo que se hizo mención a que el AD operaba H-24, eso implica tener todos los servicios, pistas, TWR, Comunicaciones, Plan de Vuelo, Operaciones, Terminal de Carga y Seguridad, Transporte, también operando solo en esas condiciones a dos turnos por servicio, da la magnitud de lo demoledor de la tarea.

14. Quiero hacer incapié en ésto, ya que la BAM sólo en un QUINCE POR CIENTO (15%), pudo hacer esfuerzos para estructurarse y accionar como BAM y luego del 01 May 82 cuando la Terminal de Carga que por información, de no sé que nivel, disminuyó a sólo al vuelo de EGA logístico, la cantidad de la BAM pasó a ser normal.

15. A mediados de Abril se toma la desición de implementar DARWIN, con lo cual también desde la BAM "MLV" se desdoblaron medios y los Escuadrones ~~[illegible]~~ IA58 y ~~[illegible]~~ HH y AAé debína trasladarse al mismo.

16. Esto llevó a que no sólo se recibían medios H-24, sino que también debían entregarse y trasladarse a otra BAM "CONDOR" (DARWIN).

17. De éstas actividades surgieron roces permanente a todos los niveles, en los cuales el personal de Ejército, jugó un papel protagónico con el nuestro, fundamentalmente en lo que hace al comportamiento de sus miembros, los cuales al ser mal alimentados, no tener adecuados medios de alojamiento, carecer de una ferrea disciplina y no ser conducidos ni con ejemplo ni humildad terminaron siendo en la BAM "MLV", el recuerdo viviente de las tropas de Atila. Como ejemplo, una noche de Abril mientras se cumplía una intensa actividad aérea de aviones del Continente, con apoyo y medios para Ejército, personal del mismo fué sustrayendo balizas bochones que demarcan la pista y en escasos minutos, la misma quedó sin el señalamiento correspondiente. Se tuvo que suspender por más de dos horas el Puente Aéreo, hasta ser subsanada dicha novedad, (los soldados ó no de Ejército, usaron dichos elementos sustraídos para calefaccionarse).

18. Se produjeron sustracciones de elementos vitales para la descarga de aeronaves en la plataforma de la BAM "MLV", dada la cantidad de personal ajeno a la Fuerza que transitaba por la misma (Dolly - Tractores - Camiones).

19. En la carpa de abastecimiento de víveres, el personal que pernoctaba en la misma, encontró personal de Ejército (Oficiales, Suboficiales y Soldados) sustrayendo alimentos, ya que declararon no poseer los mismo para subsistir.

20. Sumando todo lo expresado a que en corto lapso de tiempo el arribo de Helicópteros de Ejército, sin el correspondiente abastecimiento de combustible JP-1, para su operación, fué otro de los elementos que configuraron un elemento de fricción permamente en la convivencia diaria con Ejército.

20. La Artillería Antiaérea (35mm y 20mm) y Comunicaciones, no presentaron mingún tipo de problema para su instalación y funcionamiento.

21. El mismo fué eficaz, pese a los inconvenientes surgidos propios de la zona inóspita.

22. A fines de Abril, el señor Brigadier se traslada al pueblo junto al CIC / MIC con la creación simultánea en la misma de un Estado Mayor reducido.

23. Los medios de transporte fueron muy escasos y debido a ello se arrastró durante todoel Conflicto una gran falta de libertad de acción en lo que hace a movilidad lo que restó en algunas circunstancias, respuestas inmediatas a algunos problemas que se presentaron, traslado de personal - víveres - abastecimiento - elementos para limpieza de pista y plataforma - etc.

24. Los equipos generadores de energíca eléctrica, que en el año 1978 fueron incorporados a la Fuerza Aérea, no sirvieron por:

1°) No mantienen el voltaje dado que su sistema de ruedas en rígido.

2°) Carece de protección para el personal en lo que hace a combustible y eléctricidad.

25. Mientras no hubo ataque el racionamiento normal se efectuaba en comedores en edificio prefabricado, detás de la Planta de Combustible YPF, luego de las acciones el racionamiento (cocina), se ejecutaba a las 18:00 horas en la ciudad y el día siguiente 10:00 horas, se lo recibía en la Unidad para su calentamiento y distribución.

26. La comida consistía en un desayuno - mate ó té ó cacao, galletitas - al medio día 12/14 horas, el almuerzo - y por la noche ídem lo de desayuno.

27. Vestuario, en un principio, elmismo era mínimo y se careció de reemplazo. El calzado no fué apto. Las medias deberían ser más alcolchadas y gruesas.

28. La humedad y lluevia en la ropa afectó mucho al personal (debería ser del tipo rayon).

29. El correaje de cuero no es apto. Se quiebra con bajas temperatura, se rompen los ganchos y se corta muy fácil el hilo. Se sugiere de nylon.

30. El calzado debe ser de mayor espesor en su planta y debe poseer por dentro una plantilla acolchada como aislante

X

1°) Creación de la BAM "MLV":

    a) Organización.
    b) Medios.
    c) Dispersión de medios.
    d) Tareas.

2°) Inconvenientes:

    a) Como BAM "MLV"
    b) Como pista (BAM "MLV" reducida).

3°) Elementos de fricción con las otras Fuerzas.

4°) Ataques recibidos:

5°) Daños producidos:

6°) Actividad que se desarrolló posterior al día 01 MAY 82:

7°) Cantidad de hombres que fueron lanzados y tipo:

8°) Cantidad de granadas de cañones navales que se recibieron:

9°) Cantidad de misiles que fueron lanzados:

10°) Efectividad:

a) Para el punto 7: Se lanzaban con espoletas instántaneas de retardo y de altura. Las primeras, como las del segundo tipo produjeron daños de acuerdo a su tamaño y lugar de impacto. Las primeras de 1000 Lbs, fueron lanzadas ~~más~~ sobre la pista, otras sobre las instalaciones y el vivac de la BAM.
Las restantes contra artillería de 35mm y puestos de abastecimiento de combustible y munición.
Se recibieron bombas tipo rompe pista Kondip que solo UNA (1) de OCHO (8) lanzadas dió en la 2da mitad (largo) de la pista, produciendo solo daño a la capa superior de la misma (se reparó). Las restantes se hundieron en el suelo muy blando y otras fallaron y no entraron con el ángulo necesario.
En general luego del segundo ataque a baja altura del día 01 MAY 82, no se efectuó otro ataque a baja altura que el que se menciona, que por ser tan bajo no logró el efecto que se buscaba.
En los bombardeos a que hago mención también en esas misiones se empleó la bomba BL-755 que adoleció de fallas, dado que una gran cantidad de granadas no funcionaron.
A partir de que visualizan el daño que produce la artillería antiaérea, ejecutan tiro de bombas y espoleta con retardo ó BRT, empleando la técnica (tiro sobre el hombro) LAP sin ningún tipo de presición. Saturando toda la peninsula donde se hallaban dispersos los medios y el personal de la BAM.

La descarga de C-130 y F-28 se ejecutó luego del 01 MAY 82 con elementos recuperados de los daños y que en muchos casos fueron incompletos.

El C-130 bajaba la carga con pallet corrido y luego movía la aeronave para repetir el movimiento.

De ello se desprende que el pallet se deterioraba por el golpe contra el suelo. Esto era debido a que la Fordlift no funcionaba correctamente y finalizó quedando fuera de servicio. En ese momento intentaba proceder a la operación de extraer un generador del equipo ROLAND que sufrió el efecto del golpe contra el suelo.

Desde el F-28 se extraían los elementos con sogas ó con tablones inclinados con el consiguiente riesgo del material.

Toda la descarga se efectuaba en la cabecera 08, la más próxima a los refugios fabricados en el terreno, la que luego del despegue de las aeronaves se las transfería a vehículos para su posterior traslado.

La pista era iluminada primero con bochones (10)(3 en cabecera 26, 3 en la lateral del impacto de la bomba en pista, 2 en la laterial del oeste de la pista y 2 en la cabecera 08).

A los últimos días del conflicto se logró instalar balizas de funcionamiento a batería 12 volts de las cuales se pudieron armar 3 equipos de 4 balizas que permitió aumentar el balizado de la pista.

El encendido se ejecutaba cuando la aeronave se encontraba a solo 2' del arribo y luego de estacionado se apagaban. Para despegue se encendían en rodaje y al despegue se las apagaba.

En los aterrizajes también se empleó el apoyo del Flaynig (láserico) y el puntual láser cuando las condiciones meteorológicas lo hacían aconsejable.

La dispersión de los medios fué uno de las acciones que más demandaron un esfuerzo en tiempo e ingenio, ya que los pocos lugares aptos no alcanzaban para la cantidad de elementos a dispersar y el espacio disponible no permitía un correcto uso de ésta acción:

1°) Ejemplo: A las aeronaves en ningún momento se las pudo sustraer de una distancia a la pista de más de 300 mts por carecer de espacio y terreno que permitiera una dispersión eficaz.

Las comunicaciones entre la BAM y el CIC/EM fueron ejecutadas a través de una HF GRINEER y un MOCON/VHF MOTRAC. El Jefe de BAM a su vez disponía de un equipo individual HT en frecuencia que no entraba en el VHF MOCON del resto de la Unidad.

Del VHF MOCON/MOTRAC del Puesto Comando se cursaban las comunicaciones administrativas, de conducción y las alarmas a los diferentes corresponsales (10).

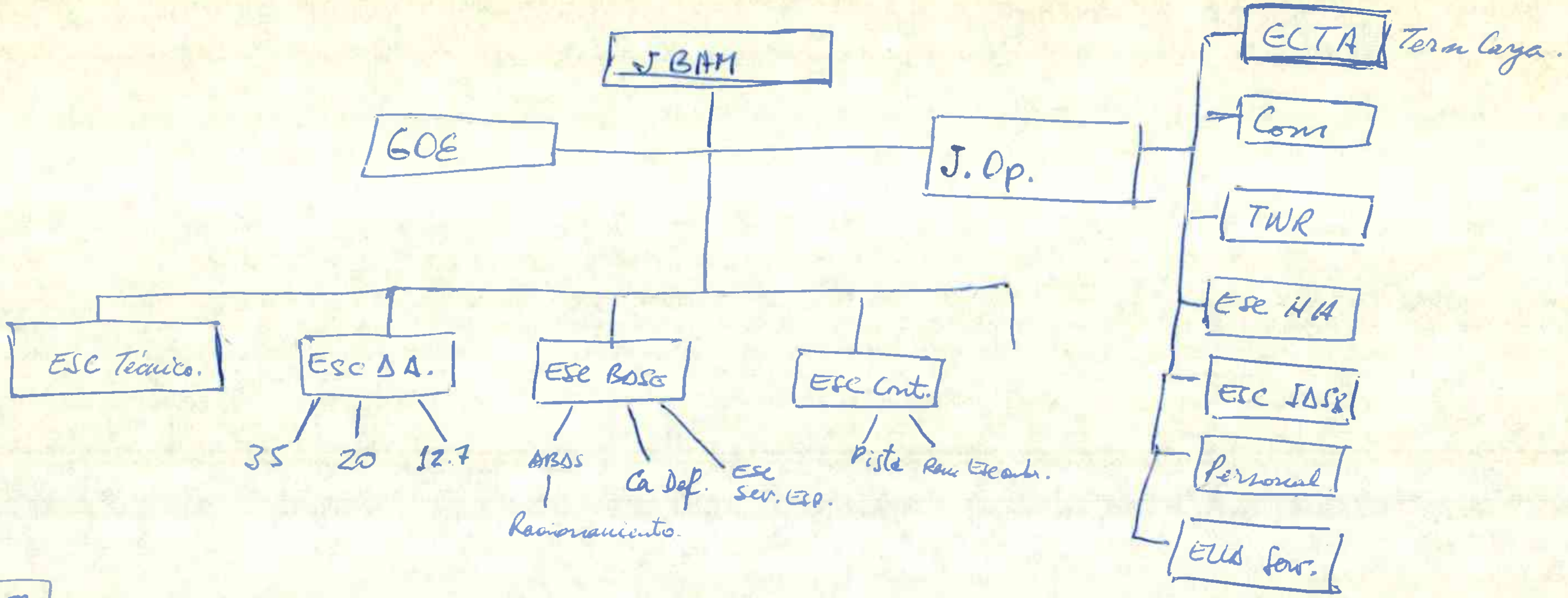
Dichas centrales de comunicaciones se encontraban en el Puesto Comando.

El Puesto Comando era a su vez refugio y lugar de estar del Jefe de BAM, Jefe de Operaciones, 2 Operadores de comunicaciones y un soldado.

Fué diseñado y durante un período se lo usaba a su vez como refugio de un vehículo tipo Jeep que tenía instalado un GRINNER HF con el cual también se tenía enlace con el CIC/EM.

Todas las instalaciones tenían bolsa de arena o tierra (de nylon) para protección, colocadas en forma tal (entrecruzadas) de anular al máximo el efecto de las ondas explosivas y esquirlas.

Como el terreno era muy blando el efecto de las bombas y explosivos se propagaba por el mismo con gran facilidad lo que obligaba a ejecutar reparaciones permanente para mantener el estado de funcionamiento.


JBAM
GOE
J. Op.
ECTA
Term Carga.
Com
TWR
Esc HA
ESC IASB
Personal
EUA Serv.
ESC Técnico.
Esc AA.
35
20
12.7
Esc BASG
ABAS
Racionamiento.
Ca Def.
Esc Serv. Esp.
Esc Cont.
Piste
Rem Escuadr.

IA-58

HH. Bell 212 - CH-47.

J. Se - < 35
20

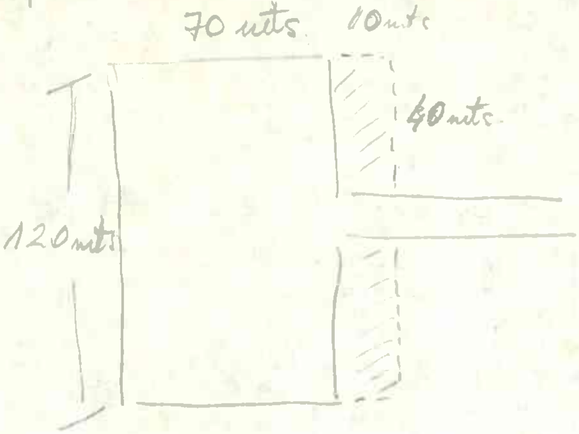
Ca Defensa

Sec 12,7

Abastecimiento.

~~Racionamiento.~~

Dimensiones de la plataforma.
Aproximadamente


70 mts
10 mts
40 mts
120 mts

ARR en algunos días fué de tal intensidad que se pudo compatibilizar en ella hasta la atención de 76 aviones desde las 0100 hs hasta las 2339 hs del día 27ABR83.

LINEAS AEREAS DEL ESTADO
Perú 710- Buenos Aires-
República Argentina

Teléfono (00541) 362-1853
Fax (00542) 361-5437

A: SUBJEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL FUERZA AEREA
DE: SUBDIRECTOR LINEAS AEREAS DEL ESTADO
FECHA BUENOS AIRES, 22 DE SEPTIEMBRE DE 1997
FAX 315-3126

REFERENTE A MI FAX DE FECHA 22 DE SEPTIEMBRE DE 1997 INFORMO RECTIFICACION DE FECHA Y LUGAR DE REGRESO DEL CAPITAN STOCCO CARLOS MARIO.

DONDE DICE REPLEGADO A RIO GALLEGOS APROXIMADAMENTE 15 DE ABRIL DEBE DECIR REPLEGADO A COMODORO RIVADAVIA APROXIMADAMENTE 20 DE ABRIL.

Comodoro JUAN CARLOS BRUDIK
SUBDIRECTOR LINEAS AEREAS DEL ESTADO

LÍNEAS AÉREAS DEL ESTADO
Perú 714- Buenos Aires -
República Argentina

Teléfono (00541) 362-1853
Fax (00542) 361-5437

A : SUBJEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL FUERZA AÉREA
DE: SUBDIRECTOR LÍNEAS AÉREAS DEL ESTADO
FECHA: BUENOS AIRES, 22 DE SEPTIEMBRE DE 1997.
FAX 315-3126

NOMINA DEL PERSONAL MILITAR QUE PARTICIPO COMO E.C.T.A/ T.A.C, E.C.C.O Y PARACAIDISTA DE RESCATE EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR.

E.C.T.A. QUE SE TRASLADO EN EL PRIMER C-130 H QUE ARRIBO AL AD MLV:

Cap.	HRUBIK JUAN CARLOS	(PAL)
Cap.	STOCCO CARLOS MARIO	(MOR)
1° Ten.	ALZAMORA HORACIO	(PAL)
S.P.	CABRERA JOSE CARLOS	(PAL)
S.A.	MARTINEZ CARLOS	(PAL)
S.A.	CORTEZ CARLOS	(PAL)
S.AUX.	FATTORE EDUARDO	(PAL)
S.AUX.	BARROS JULIO	(PAL)
C.	FUMES JUAN JOSE	(PAL)

CON POSTERIORIDAD SE AGREGARON :

S.A.	MOLINA NESTOR	(PAL)
S.AUX	LANZANI JUAN CARLOS	(PAL)
C. P.	AMENGUAL MARIO	(PAL)
C.P.	GAUTO JOSE MARIA	(PAL)

EL PERSONAL FUE ROTANDO EN DISTINTAS FUNCIONES HASTA QUE ALGUNOS DE ELLOS FUERON RELEVADOS EN DISTINTAS FECHAS PARA FORMAR TRIPULACIONES DE LOS SISTEMAS DE ARMAS QUE INTERVINIERON EN LA OPERACIÓN.
ASIMISMO AL LISTADO MENCIONADO ANTERIORMENTE SE AGREGARON 6(SEIS) SOLDADOS CONSCRIPTOS (REPLEGADOS A RIÓ GALLEGOS APROXIMADAMENTE EL 15 DE ABRIL), JUNTO CON EL CAP. STOCCO CARLOS MARIO. POSTERIORMENTE SE TERMINO DE CONFORMAR EL AREA OPERATIVA DEL AD MLV , LA T.A.C MLV , DOS (2) EQUIPOS ECCO (REDUCIDOS) Y UN (1) EQUIPO DE PARACAIDISTAS DE RESCATE, CON PARTE DEL PERSONAL QUE SE DESEMPEÑO COMO ECTA Y EL RESTO ARRIBADO EN DISTINTOS VUELOS DE ACUERDO CON EL SIGUIENTE LISTADO:

ECCO

1° Ten.	YUSE RODOLFO	(PAL)
1° Ten.	LAMBRI DANIEL	(PAL)
1° Ten.	ALZAMORA HORACIO	(PAL)
S.P.	OVIEDO	(RYD)
S.A.	GUZMAN	(RYD)
S.A.	OCHOA OSCAR	(ESC)
S.AUX	BARROS JULIO	(PAL)
S.AUX	ESPINDOLA OSCAR	(PAL)
C.P.	MESSUTI RAFAEL	(PAL)
C. P.	CAPELLINO	(PAL)
C 1°	GOMEZ ALBERTO	(PAL)
C	ORAZI JOSE LUIS	(PAL)
C	TRIMBOLI CARLOS	(PAL)
C	GOMEZ CARLOS	(PAL)
C	FUMES JUAN JOSE	(PAL)
C	PALACIOS	(PAL)

PARACAIDISTAS DE RESCATE:

S.P.	CARAVACA ROBERTO	(PAL)
S.P.	MANISYN WENCESLAO	(PAL)
S.P.	CABRERA JOSE CARLOS	(PAL)
S.A.	SARMIENTO LUIS	(PAL)
S.A.	MARTINEZ CARLOS	(PAL)
S. AUX	LOMBINO MANUEL	(PAL)

A PARTIR DEL 28 DE ABRIL SE HIZO CARGO DE LA TAC MLV EL CAP. CARDETTI GUILLERMO.

Comodoro D. JUAN CARLOS HRUBIK
SUBDIRECTOR LÍNEAS AÉREAS DEL ESTADO

SECRETO

GENERAL

BUENOS AIRES, 27 de Octubre de 1982

OBJETO: Elevar documentación solicitada por Mensaje N° 99.

AL JEFE DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO.

1. Con relación a lo requerido por Mensaje N° 99 GHO: 191100 AGO 82, pongo en conocimiento del señor Jefe lo siguiente:

1°) Personal trasladado al T.O. "MALVINAS"

- Personal Militar Superior:	127
- Personal Militar Subalterno:	336
- Personal Civil:	27
- Soldados:	373

Oportunidad: 02 ABR 82.

2°) Material trasladado:al T.O. "MALVINAS"

De acuerdo con lo detallado en Anexos 1 al 8.

DOCUMENTO AGREGADO (Anexos 1 al 8).

2. El presente trámite consta de UNA (1) foja, habiéndose confeccionado UNA (1) Copia, destinada al Archivo de este Estado Mayor General - Jefatura III - Operaciones (Departamento Planes).

Brigadier CARLOS ALBERTO DE BLASIS
Jefe III - Operaciones

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Comodoro JOSE MARIA PEREZ
Jefe Departamento Planes

[illegible] ROBERTO GARCIA
[illegible] Departamento Planes

Pla. 16.467

ANEXO 1

PERDIDAS SUFRIDAS POR FUERZA AEREA DURANTE EL CONFLICTO MALVINAS:

PERSONAL: (FALLECIDO O DESAPARECIDO)

- Oficiales	36
- Suboficiales	14
- Soldados	5
TOTAL:	55

MATERIAL:

1°) AVIONES:

TIPO	DOTACION	PERDIDAS	% DE PERDIDAS
- M-III	17	2	11,7 %
- M-V	37	11	29 %
- A4-B	30	10	33 %
- A4-C	16	9	56,2 %
- MK-62	9	2	22 %
- IA-58	51	26	51 %
- C-130	9	1	11 %
- Lear Jet	3	1	33 %
- Bell 212	8	2	25 %

2°) ARTILLERIA ANTIAEREA.

- Cañones 35 mm (Bitubo)	3
- Cañones 20 mm (Bitubo)	15
- Lanzadores SAM 7	6
- Misiles SAM 7	30
- Radares ELTA	4

3°) COMUNICACIONES.

- Radar Móvil W 430	1
- Transreceptores Grinel TR 62 H	10
- Transreceptores Grinel TR 61 H	13
- Radio "Teletipo"	10
- Transmisores Collins 80	2
- Receptores Collins	2
- Inversores de VOZ	2
- VOR	1

4°) Vehículos terrestres y de apoyo:

- 30 vehículos de distintos tipos.

6°) Armamento Terrestre.

- Fusiles FAL	600	(Aproximadamente).
- Pistolas	400	" " "
- MAG y FAP		(Datos en proceso de elaboración).

7°) Munición y Bombas:

a) Antiaérea.

Proyectiles 20 mm	44.700
Proyectiles 35 mm	15.950

b) Aérea.

En Malvinas.

- Proyectiles 20 mm	60.000
- " " 7,62 mm	250.000
- Cohetes FFAR 275	7.386
- Recipientes NAPALM	570
- Bombas PG	148
- Expoletas Mu	537

LANZADAS POR LA FAS

- Bombas 250 Kg	316
- Bombas 1.000 Lbs	168

- Proyectiles 30 mm	5365
- Proyectiles 20 mm	2565
- Bombas Submuniciones	4

c) TERRESTRE:

- Proyectiles	7,62	600.000
- Proyectiles	12,70	36.000
- Minas		1.200

8°) OTROS:

Visores Nocturnos	10
Miras Nocturnas	15

NOTA: LOS DATOS CONSIGNADOS EXCEPTO LOS REFERIDOS A PERSONAL Y AVIONES, SURGEN DE UNA PRIMERA EVALUACION Y ESTAN SUJETOS A REAJUSTES.

ANEXO 1

MEDIOS DE LA FUERZA AEREA TRASLADADOS A MALVINAS

MATERIAL AEREO

Material	Unidad	Fecha de traslado
12 I.A.58 Pucará	III Brigada Aérea	1ra. Semana de abril
4 I.A.58 Pucará	III Brigada Aérea	2da. Semana de mayo
10 I.A.58 Pucará	III Brigada Aérea	4ta. Semana de mayo
1 Hel. Chinook	VII Brigada Aérea	1ra. Semana de abril
1 Hel. Chinook	VII Brigada Aérea	2da. Semana de abril
1 Hel. Bell 212	VII Brigada Aérea	1ra. Semana de abril
1 Hel. Bell 212	VII Brigada Aérea	2da. Semana de abril

Repuestos, accesorios, instrumentos, motores y herramientas para apoyo (inspecciones y reparaciones) del material IA.58 Pucará, Bell 212 y Chinook en dos (2) Bases Aéreas (Puerto Argentino y Darwin).

Fecha de traslado a partir del 02 ABR 82.

SISTEMA DE VIGILANCIA Y CONTROL AEREO

Escuadrón VYCA Móvil para integrar un Centro de Radar Móvil y Centro de Información y Control, con el siguiente material (traslado día 02 Abr 82).

1°) UN (1) Radar Móvil WESTINGHOUSE ANTPS - 43.

Antena
Cabina Operativa
Cabina Técnica
Tres Generadores
Dos Camiones UNIMOG
Microondas
Comunicaciones VHF - HF - Grabador
Teletipo Punto a Punto

2°) Mesa de Información General (MIG)

3°) Mesa de Tránsito Aéreo (MITA).

ANEXO 5

MEDIOS DE LA FUERZA AEREA TRASLADADOS A MALVINAS

ARMAMENTO AEREO

Material	Unidad	Fecha de Traslado
52 Cañones 20 mm Hispano HSS 804	III Brigada Aérea	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Mayo 4ta. Semana de Mayo
104 Ametralladoras FN 7,62 mm	III Brigada Aérea	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Mayo 4ta. Semana de Mayo
26 Aero-7 Portabomba	III Brigada Aérea	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Mayo 4ta. Semana de Mayo
52 Aero-20 Portabomba	III Brigada Aérea	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Mayo 4ta. Semana de Mayo
43 Portabomba TER	III Brigada Aérea	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Mayo 4ta. Semana de Mayo
14 Portabomba MER	III Brigada Aérea	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Mayo 4ta. Semana de Mayo
26 Mira Sfom	III Brigada Aérea	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Mayo 4ta. Semana de Mayo
80 Coheteras LAU/60/61/238	III Brigada Aérea FMA - V Br.Aé.	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Mayo 4ta. Semana de Mayo
10 Ametralladora FN 7,62	VII Brigada Aérea	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Abril
2 Portabomba Derecho	VII Brigada Aérea	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Abril
2 Portabomba Izquierdo	VII Brigada Aérea	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Abril
2 Mira MX-166	VII Brigada Aérea	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Abril
2 Mira Reflectora	VII Brigada Aérea	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Abril
2 Afuste MX-177	VII Brigada Aérea	1ra. Semana de Abril 2da. Semana de Abril

Material	Unidad	Fecha de Traslado
60.000 Eslabones 20 mm	III-VII-GAL	1ra. Quincena Abril
245.000 Eslabones 7,62 mm	III-VII-GAL	1ra. Quincena Abril
56 Bengala Aterrizaje 3"	ABASPAL	2da. Quincena Abril
5 Máquinas Mezcladora Napalm	III Br. Aé.	1ra. Quincena Abril
5 Carros Bolt	III Br. Aé.	1ra. Quincena Abril
1 Máquina Armadora Banda Mun. 20 mm	III Br. Ae.	1ra. Quincena Abril

Repuestos, accesorios y herramientas para apoyo (inspecciones y reparaciones del material IA-58 PUCARA-BELL 212, en la parte armamento, en 2 (DOS) Bases Aéreas Puerto Argentino y Darwin)

Fecha de traslado a partir del 02-ABR-82

ARMAMENTO TERRESTRE

Material	Unidad	Fecha de Traslado
4 Radar ELTA	GAL-MDP	1ra. Quincena Abril
15 Cañón Antiaéreo RH 20 mm	GAL	1ra. Quincena Abril
3 Cañón Antiaéreo 35 mm Oerl.c/Radar	MDP	1ra. Quincena Abril
37.000 Munición 20 mm p/Cañón Ant.RH	V-GAL-IX-ABASPAL	1ra. Quincena Abril 2da. Quincena Abril
13.250 Munición 35 mm p/Cañón Oerl.	MDP-ABASPAL	1ra. Quincena Abril 2da. Quincena Abril
660 Fusil FAL 7,62 para y Mod.2	Todas las Unidades	1ra. Quincena Abril 2da. Quincena Abril 1ra. Quincena Mayo 2da. Quincena Mayo 1ra. Quincena Junio
27 Fusil FAA 7,62 mm	I-ESC-GOE	1ra. Quincena Abril
17 Ametralladora MAG 7,62	I-ESC-GOE	1ra. Quincena Abril
17 Ametralladora Browning 12,70	VII Br.Aé.	1ra. Quincena Abril 2da. Quincena Abril
109 Pistolas Browning 9 mm	Todas las Unidades	1ra. Quincena Abril 2da. Quincena Abril 1ra. Quincena Mayo 2da. Quincena Mayo 1ra. Quincena Junio

ANEXO 6

MEDIOS DE LA FUERZA AEREA TRASLADADOS A MALVINAS

MATERIAL TERRESTRE - Vehículos

Material	Unidad	Fecha de traslad
-Jeep Volkswagen AA-1563 Mod. 81	II Br. Aé.	5-Abr-82
-Tractor Deutz AX-100 AA-0728 Mod.81	III Br.Aé.	5-Abr-82
-Jeep Volkswagen AA-1559 Mod.81	V Br. Aé.	4-Abr-82
-Autobomba liviana Mehari Mod. 78 C-845.950	VII Br. Aé.	15-Abr-82
-Jeep IKA doble tracción Mod. 78 C-780.637	VII Br. Aé.	26-Abr-82
-Camioneta mediana Ford Falcon Mod. 81 C-1.114.723	BAM GAL	4-Abr-82
-Tractor Deutz A-65 AA-1771	BAM GAL	6-Abr-82
-Abastecedora de combustible Mod.78 AA-4172	BAM GAL	5-Abr-82
-Unimog 411 AA-3951 Mod. 61	A.M.Quilmes	11-Abr-82
-Autobomba liviana Dodge D-200 C-761.590	Jef.Militar	11-Abr-82
-Jeep Volkswagen AA-1562	A.M.Rio Cuarto	7-Abr-82
-Jeep Volkswagen AA-1567	VI Br. Aé.	22-Abr-82
-Jeep LAND ROVER C/U 6	D.G.M.A.	11-Abr-82
-Camioneta cerrada Ford F-100 C-845.699	Reg.Aé. Sud	20-Abr-82
-Camión Volcador M.B. Mod. 74 C-724.437	Gpo. I Construcciones	10-Abr-82
-Camión Volcador M.B. Mod.74 C-724.464	GPo. I Construcciones	10-Abr-82
-Unimog 416 M. Benz Mod. 74 C-725.874	Gpo. I Construcciones	10-Abr-82
-Tractor a orugas con pala topadora AA-4382	Gpo. I Construcciones	10-Abr-82

DESPLIEGUE	PERSONAL					MATERIAL												OBSERVACIONES
						AVIONES MILITARES			AVIONES CIVILES			ARTILLERIA ANTIAEREA			RADARES			
	PMS	PMSub	PC	Sold	Oportun.	Cant	Tipo	Oportun.	Cant.	Tipo	Oportun.	Cant	Tipo	Oportun.	Cant	Tipo	Oportun.	
							MEDIOS DE LA F.A. TRASLADADOS											
MLV	127	336	27	373	02ABR82	24 2 2	IA 58 Bell 212 CH 47	(1) (2) (3)				15 1 30 6	Pzas RH 20 mm Bat de 35 mm Misiles SAM 7 Lanzador.SAM 7	08Abr82 10May82	4 1	Radar ELTA Radar AN/TRS 43	 05ABR82	(1.) 4 IA-58 02 Abr, 6 IA-58 26 Abr, 2 IA-58 27 Abr, 4 IA-58 15 May, 2 IA-58 27 May, 3 IA-58 28 May, 3 IA-58 29 May. (2.) 1 Bell-212 02 Abr, 1 Bell-212 12 Abr. (3) 1 CH47 07 Abr, 1 CH47 11 Abr.
					MEDIOS DE LA FUERZA AEREA AFECTADOS AL CONFLICTO MALVINAS													
ESTADO MAYOR DE LA FUERZA AEREA SUR	56	37		9	04ABR82													
BASE AEREA MILITAR COMODORO RIVADAVIA	161	417	171	409	ABR82	2 2 4 4 3 6 1 1 1 3	C 130 H F 28 M III IA 58 F 27 DHC 6 LJ 35 AC 500 U M IV G II	04ABR hasta 17ABR 04ABR82 02ABR82 02ABR82 02ABR82 04MAY82 02ABR82 02ABR82	1 1 1 3 4 1 3 2 1 1	HS 125 LJ 36 LJ 35 C 500 AC 690 Merlin III MU 2/60 LJ 24 LJ 25 TS 60	27ABR82 " " " " " " " " " " " " 29ABR82 26ABR82 27ABR82 " " " 06MAY82	6	Pzas RH 202	08ABR82	1 1	Radar ELTA Radar AN/TRS 43	08ABR82 03ABR82	
BASE AEREA MILITAR PLEW	65	156	24	150	ABR82	1 8	369 HM MK 62	10ABR82 (4)				6	Pzas RH 202	08ABR82	1	Radar ELTA	08ABR82	(4) 6 MK-62 05 Abr, 2 MK-62 01May82.
BASE AEREA MILITAR SAN JULIAN	83	309	35	237	ABR82	9 10 1	A 4C M V 369 HM	05ABR82 04ABR82 11ABR82	1	LJ 35	27ABR82	9	Pzas RH 202	08ABR82	1	Radar ELTA	08ABR82	
BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ	36	96	22	63	ABR82	8 1 1	IA 58 369 HM G II	(5) 11ABR82 10ABR82	2	TS 60	06MAY82	8	Pzas TCM 20 mm	10ABR82	1	Radar ELTA	10ABR82	(5) 6 IA-58 13Abr82, 2 IA-58 01May82.
BASE AEREA MILITAR RIO GALLEGOS	116	397	37	405	ABR82	4 22 1 1	M III A 4B Bell 212 AC 500	04ABR82 (6) 02ABR82 02ABR82	3	TS 60	06MAY82	9 1 2	Pzas RH 202 Bat 35 mm Cñ 35 mm	02Abr82	1 1	Radar ELTA Radar AN/TRS 43	02ABR82 02ABR82	(6) 5 A-4B 13Abr82, 2 A-4B 17Abr82. 15 A-4B 25Abr82.
BASE AEREA MILITAR RIO GRANDE	35	102	7	54	ABR82	7	M V	06ABR82	2	LJ 35	27ABR82	9	Pzas RH 202	11ABR82	1 1	Radar ELTA Radar AN/TRS 43	11ABR82 11ABR82	
AERODROMO PUERTO DESEADO									2	S61N	15MAY82							
I BRIGADA AEREA						2 6 3	KC 130 C 130 H B 707	02ABR82 (7)	4 1 1 2 1	CITATION LJ 35 AE 601 B 737 B 111 ✦	29ABR82 07MAY82 Del 04 Abr al 30Abr							✦- SE REALIZARON VUELOS DE TRASLADO CON AVIONES DE AEROLINEAS ARGENTINAS Y AUSTRAL. (7) MEDIOS AFECTADOS A LA FAS A PARTIR DEL 07 Abr 82.
ASIGNADOS A EJERCITO									3 3 1 2	369 HM BO 105 AUGUSTA A-109 Bell 205 A	12MAY82 " " " " " " " " "							

ESCUADRON HELICOPTEROS EN OPERACION (Malvinas)

ACTIVIDAD REALIZADA AL 28-5-82

MES DE ABRIL

HORAS VOLADAS: 270:00 Hs.

PERSONAL TRANSPORTADO: 685 Hombres

CARGA TRANSPORTADA: 355.585 Kgrs.

MES DE MAYO

HORAS VOLADAS: 185:20 Hs.

PERSONAL TRANSPORTADO: 1.144 Hombres

CARGA TRANSPORTADA: 213.702 Kgrs.

TOTAL ABRIL Y MAYO

HORAS VOLADAS 455:20 Hs.

PERSONAL TRANSPORTADO: 1.829 Hombres

CARGA TRANSPORTADA: 569.287 Kgrs.

TAREAS ASIGNADAS

1.- Transporte de personal y material (Implementación B.A.M. "CONDOR")

2.- Abastecimiento B.A.M. "CONDOR".

3.- Abastecimiento R.OA Malvinas y Condor

4.- Recuperación de tripulantes.

5.- Busqueda y Rescate

INFORME DEL ESCUADRON HELICÓPTEROS

INFORME ~~ESCUADRON HELICOPTEROS (Desplegado en MLV)~~

Medios Asignados:

1. Los medios asignados al Escuadrón Helicópteros, desplazados en el T.O. Malvinas fueron:

1°) Personal

Mayor D. Oscar José POSE (E Air 1891)
Primer Teniente D. Manuel FERNANDEZ (E Air 2522)
Primer Teniente D. Julio BROWER (E Air 2635)
(todo mayúsc) Primer Teniente D. Horacio Giaigischia (E Air 2632)
Primer Teniente D. Antonio GRIPOL (E Air 2689)
Primer Teniente D. Alberto BELTRAME (E Air 2679)
✓ Teniente D. Marcelo Pinto (E Air 3116)
✓ Teniente D. Luis LONGAR (E Air 3143)
✓ Teniente D. Alejandro VERGARA (E Air 3487)
✓ Teniente D. Ricardo LUDUEÑA (E Air 3517)
✓ Teniente D. Saturnino SANCHEZ (E Air 3540)
✓ Teniente D. Gustavo BREA (E Air 3563)
Suboficial Ayudante Roberto PRATS (Mecaer 11328)
Suboficial Ayudante Eulogio MARTINEZ (Mecaer 11667)
Suboficial Ayudante Juan CANTON (Mecelectr 11460)
Suboficial Ayudante Hugo WHITE (Mecaer 12087)
Suboficial Auxiliar Antonio ALVAREZ (Abast 11643)
Suboficial Auxiliar Luis CAPRA (Mecaer 12694)
Suboficial Auxiliar Orlando RUIZ (Mecaer 13820)
Suboficial Auxiliar Ricardo BACARO (Mecelectr 13086)
Cabo Principal Eulogio GOMEZ (Seg Def 14064)
Cabo Principal Atilio BISTONI (Mecaer 14180)
Cabo Principal Rolando CARMONA (Mecaer 15097)
Cabo Principal Raul FERNANDEZ (Mecaer 13714)
Cabo Principal Alberto LOPEZ (Mecaer 14127)
Cabo Principal Hugo HERRERA (Mecaem 15209)
Cabo Primero Carlos CAÑISALE (Mecelectr 15992)
Cabo Primero Eduardo GOMEZ (Mecinst 15953)
Cabo Primero Segundo PALACIO (Mecaer 16413)
Cabo Primero Sergio QUIÑONEZ (Mec Sist 16825)
Cabo Primero Gabino CRISPIN (Mecelectr 16776)
Cabo Primero Mario VERA (Mecarm 16757)
Cabo Primero Alberto MONTALDO (Mecarm 16760)
Cabo Primero Ariel CHOERON (Mecarm 17403)
Cabo Primero Santos VEGA (Mecarm 18016)
Cabo Primero Roberto LOPEZ (Mec Sist 16844)

2°) Material Aéreo

CH-47 Matrícula H-91
CH-47 Matrícula H-93

B-212 Matrícula H-83
B-212 Matrícula H-85

Constitución de la Unidad Aérea

2. Esta Unidad se constituyó en forma progresiva a medida que surgían las necesidades en el T.O. MLV. En un primer momento se efectuaron previsiones de empleo para un (1) helicóptero Bell 212, el cual arribó a la zona de operación el día 02-04-82. Posteriormente se completó la dotación del material asignado con el arribo de DOS (2) CH-47 y otro B-212.

Actividad Realizada

3. Durante la permanencia del Escuadrón Helicópteros desplegado en el T.O. MLV se cumplimentó con la siguiente actividad:

1°) Mes de Abril

a) Horas voladas................270 hs.
b) Personal transportado.......685 hombres
c) Carga transportada..... 355.585 Kgr.

2°) Mes de Mayo

a) Horas voladas............270:20 hs.
b) Personal transportado.....1.260 hombres
c) Carga transportada......232.702 Kgr.

3°) Totales

a) Horas voladas............477:20 hs.
b) Personal transportado.....1.745 hombres
c) Carga transportada......588.287 Kgr.

4°) Personal Recuperado

Pilotos eyectados FAA
Pilotos eyectados ARA............1
Pilotos enemigos.................1
Tripulantes embarcaciones
Comandos de EA
R.O.A. Base "Condor".............3

Tareas Cumplidas

4. Las tareas cumplidas por el material de helicópteros en su permanencia en el T.O. MLV fueron:

1°) Determinación de probables zonas de desembarco a ser empleadas por el ENO.

2°) Transporte de tropas (Ejército) entre Puerto Argentino y Bahía Fox.

3°) Transporte de Tropas (Ejército) entre Pto ARGENTINO y DARWIN (RI 25)

4°) Transporte del apoyo técnico y repuestos de IA-58 entre Puerto Argentino y Puerto Darwin.

5°) Transporte de munición y armamento de IA-58 entre Puerto Argentino y Puerto Darwin.

6°) Transporte del apoyo técnico y repuestos de CH-47 y B-212 entre Puerto Argentino y Puerto Darwin.

7°) Transporte de munición y armamento de CH-47 y B-212 entre Puerto Argentino y Puerto Darwin.

8°) Transporte de combustibles y lubricantes para la BAM "Condor".

9°) Transporte de A.A. de 20 y 35 mm. a la BAM "Condor".

10°) Transporte del personal integrante de la BAM "Condor"

11°) Transporte de víveres, vestuario y equipos para implementar la BAM "Condor".

12°) Emplazamiento y abastecimiento aéreo de la R.O.A. "Malvinas"y R.O.A. "Darwin".

13°) Evacuación de Heridos.

14°) Transporte del RI 12 entre Puerto Argentino y Darwin (927 hombres)

15°) Recuperación de tripulaciones (Aeronaves y embarcaciones).

16°) Abastecimiento Aéreo de la BAM "Condor".

X 17°) Transporte y emplazamiento de cañones de 105 mm. y morteros 81 mm. en la desembocadura del canal San Carlos.

18°) Transporte y emplazamiento de piezas de A.A.

19°) Movimiento y emplazamiento de reservas.

20°) Recuperación de material pesado (Camiones - Tractores - ambulancias) paralizado en zonas intransitables.

21°) Carga de contenedores sobre chatones para ser transportados por modo terrestre.

22°) Exploración y reconocimiento.

23°) Evacuación de personal desde Bahía Elefante.

24°) Transporte y emplazamiento de misiles antiaéreos.

25°) Abastecimiento aéreo a Bahía Elefante.

X 26°) Transporte de morteros y munición (Puerto Argentino-Ho$\overset{W}{b}$bart)

X 27°) Transporte ECA y ECCO con vehículo (Pto. Argentino-Ho$\overset{W}{b}$bart).

Bajas sufridas

5. Los medios del Escuadrón Helicópteros deplegados en el T.O. MLV, no sufrieron bajas ni daños en el material aéreo. El día 07 Jun 82, se ordenó el repliegue del personal perteneciente a la Unidad Aére, en tal fecha se evacúa desde Puerto Argentino a VEINTIDOS (22) hombres vía C-130 y permanecen en la Isla Dieciseis (16) con la tarea de replegar en núcleo hacia el continente al material CH-47.

6. El día 09 Jun 82 repliega el material CH-47 (c/u 2) hacia Río Grande. La navegación se efectúa en condiciones nocturnas y realizando vuelo de contorno (50 pies sobre obstáculos) para evitar ser detectados por el ENO.

7. En Puerto Argentino permanecen en tierra dos B-212 fuera de servicio, sin posibilidades de reparación por falta de repuestos y la situación imperante. También quedan en Puerto Argentino dos pilotos de B-212 para intentar evacuar hacia algún buque propio a uno de los B-212 que permitía un vuelo de muy corta duración.

Inconvenientes y Deficiencias Detectadas.

8. Los inconvenientes y deficiencias que se presentaron durante el despliegue y las operaciones de los medios del Escuadrón Helicópteros desplegado en el T.O. MLV fueron:

1°) Los tiempos de alistamiento para concretar el despliegue fueron sumamente cortos, ocasionando con ello el desplazamiento del personal y material desde sus lugares de asiento sin que se pudieran adoptar todos los detalles pertinentes a la operación que se debería ejecutar.

2°) Las aeronaves CH-47 se encontraban pintadas con colores vivos para que fueran facilmente avistadas durante su operación en el Sector Antártico Argentino.

3°) Las tripulaciones desconocían las previsiones de empleo efectuadas para el material en cuestión.

4°) Las comunicaciones (VHF Y HF) en el vuelo de despliegue a las islas, fueron totalmente ineficaces al punto de perderse contacto a solo diez minutos del despegue de Río Gallegos y restablecerlo solo cinco minutos antes del arribo a Puerto Argentino.

5°) Los tiempos de alistamiento entre salidas se vieron motablemente aumentados dependiendo de la posibilidad de conseguir reabastecer a las aeronaves con el único camión de combustible existente en el aeródromo. de PUERTO ARGENTINO

6°) La operación simultanea en Puerto Argentino de los Helicópteros propios, los de la Fuerza Ajército y las aeronaves que intervenían en el puente aéreo, creó serios problemas de congestionamiento, estacionamiento, carga, descarga y reabaste-

cimiento de aeronaves. En particular los problemas mas serio se tuvieron con el personal del E.A. y la operación de sus helicópteros, los cuales en un número aproximado de dieciseis unidades excedían las posibilidades del aeródromo.

7°) Durante el período prehostilidades la operación aérea (Puente Puerto Argentino - Darwin) debió ser suspendida cuando la A.A. de EA realizaba tiro de adiestramiento por falta de información y coordinación previa (corredores de entrada y salida).

8°) El equipamiento de eslingas y chinguillos para operar con carga externa fue insuficiente.

9°) La carga a transportar ya sea esta de FAA como de otras armas no se encontraba preparada para ser transportada en vuelo (interna o externamente) lo cual impidió el aprovechamiento, máximo de la capacidad de carga del material aéreo, como así también obligó a realizar vueles para completar diferentes sistemas que no podían entrar en servicio por no haber sido embarcados en un mismo vuelo o en la prioridad apropiada.

10) La carencia de equipos de comunicaciones portátiles dificultó la transmisión de órdenes entre el Puesto Comando y el Jefe de Escuadrón y entre este y sus medios dependiente.

11) No se concretó un adecuado control de la carga a transportar en los lugares de embarque y desembarque ocasionando inconvenientes con las prioridades impuestas.

12) No se contó con los elementos necesarios para la operación nocturna; sistemas de aproximación y aterrizaje, anteojos de luz residual, dos tripulaciones por aeronave, etc.

13) Durante el período de hostilidades, se operó sin protección ni superioridad aérea, lo cual sumado a la carencia de armamento defensivo eficas en el material de helicópteros, obligó a emplear constantemente tácticas de evasión para lograr la sobrevivencia de los medios empeñados y el cumplimiento de las misiones ordenadas.

14) No se contó con material de helicópteros aptos para interdictar el accionar de los helicópteros enemigos.

15) Las comunicaciones aire-tierra, fueron ineficaces privando a las tripulaciones de conocer la situación imperante tanto en la ruta como en las areas terminales y las posiciones de las PAC del ENO. El principal factor que origina este problema radica en el vuelo de contorno que realiza el material de helicópteros, el cual disminuye el alcance VHF a menos de cuatro (4) Mn. de las áreas terminales.

16) Las misiones de ataque dispuestas en el continente no tenían asignadas o se desconocían "zonas de recuperación" para los casos de eyección, lo cual obligó a los helicópteros a efectuar búsquedas para cumplir la tarea de rescatar a los tripulantes.

17) El equipamiento de supervivencia y rescate, no se encuentra estandarizado en las diferentes unidades, en particular el caso de las radiobalizas para localización y arneses para izado con grúa. En el caso de las radiobalizas, algunas emitían en las frecuencias internacionales de emergencia haciéndolas fácilmente localizables por el ENO y dificultando seriamente la tarea de recuperación.

18) La información con que se contó para ejecutar las tareas impuestas fué escasa y aveces incierta, impidiendo un detallado planeamiento de cada salida.

19) No se contó en las aeronaves con el equipamiento de alarma-radar (radar-warning) ni sistemas de disminución de radiación calórica, engaño antimisil, antiradar, los cuales son propios de las aeronaves de combate y sumamente necesarios para la sobrevivencia de las mismas.

20) El vestuario de vuelo, no se adecúa al modo de operación de una unidad de primera línea la cual se encuentra expuesta por la vida en campaña a las inclemencias meteorológicas y del terreno durante las 24 hs. del día.

Proposiciones:

De acuerdo a lo expresado anteriormente se propone neutralizar las deficiencias mencionadas mediante:

1°) Determinar las previsiones de empleo del material de helicópteros en el campo táctico y asignar tal responsabilidad específica a una Unidad Aérea a efectos que determine los procedimientos operativos pertinentes, adiestre su personal y efectúe los requerimiento operativos correspondientes.

2°) Preveer la operación de tal Unidad a modo de un Escuadrón Aeromovil capaz de ser autosuficiente por si mismo para sostener su operación.

3°) Asignar la responsabilidad de preparación de cargas a toda Unidad que prevea ser transportada por helicópteros, ya sea en modo interno o externo, previendo el detalle de peso y tamaño de los bultos; eslingas para cada elemento que deben ser transportado externamente; personal de dichas unidades entrenados para realizar enganches y señales tierra-aire a los tripulantes etc.

4°) Realizar prácticas periódicas entre las unidades a ser tra ladadas con helicópteros y los Escuadrones Aéreos pertinen tes, a efectos de determinar procedimientos, adiestrar al personal, determinar tiempos, detectar y neutralizar deficiencias.

5°) Integrar los distintos comandos operativos con personal es pecialista en helicópteros para planificar las misiones a asignar al material en cuestión, realizar el control de la mismas y asesorar el E.M. en todo lo pertinente.

6°) Dotar a las Unidades de helicópteros con material específi- co para el combate, en especial para anular la capacidad de ENO de ejecutar operaciones con este material sin que se le presente oposición.

7°) Adquirir y desarrollar los medios necesarios para asegurar la operación nocturna en combate del material de helicópteros de la FAA.

8°) Implementar comunicaciones eficaces que permitan el vuelo a ~~bajos costos~~ baja cota

9°) Determinar y asignar, previo a cada misión de ataque, "Areas de Recuperación", para casos de eyección que permitan ejecutar las recuperaciones de los tripulantes en las formas y horarios mas propicios.

10) Estandarizar los equipos de supervivencia en especial radio balizas y arneses. Las radiobalizas en tiempo de guerra deben emitir en frecuencias que puedan ser negadas al ENO.

11) Efectuar ejercicios periódicos entre las Unidades de ataque y las de rescate a efectos de adiestrar al personal, optimi zar los procedimientos operativos, detectar y anular deficiencias.

12) Incopporar en todos los arneses de paracaidas los elementos necesarios para recuperar rápidamente a un hombre del agua.

13) Estudiar y determinar el vestuario adecuado para el personal que integre los Escuadrones Aeromóviles.

14) Dotar a los Escuadrones Aeromóviles de equipos de comunicaciones portátiles que aseguran el enlace y transmisión de órdenes entre sus componentes.

C36/2D

RUBEN OSCAR PALAZZI

DOCUMENTOS - ARTICULOS - NOTAS RELACIONADAS

CON EL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR - 1982

INDUSTRIA ARGENTINA

LISTA DE CONTENIDO

- A propósito de la Defensa Nacional.
- Strategy and Naval Policy: Diary of the Falkland Conflict.
- Strategy and Naval Policy: The Falkland Islands - Further Information.
- Apuntes de la Conferencia del Gral. Jeremy MOORE y del Alte. S. WOODWARD en el Pentágono (Nov/Dic 1982).
- ~~Reuniones~~ Lecciones e implicancias del conflicto por las Islas Malvinas.
- Escuadrón Helicópteros (Actividad realizada).
- Resúmen de daños producidos al enemigo durante las Operaciones Aéreas - Aviadores Navales muertos y aeronaves de la ARA perdidos durante el conflicto.
- Accionar de la Aviación Naval.
- Después de las Malvinas, por Julián Marías, en "La Estrella" de Panamá.
- Strategic Survey 1982, 1983: Latin America - The Falklands War.
- El conflicto del Atlántico Sur, por el Dr. J. C. MURGUIZUR, en la Revista Internacional de Defensa 2/1983.
- El conflicto de las Islas Malvinas - 1ra Parte: La guerra en el aire, por Derek WOOD y Mark HEWISH, en Rev. Int. de Defensa 8/1982.
- Idem anterior en inglés.
- Diario de Guerra del Escuadrón Aeromóvil Pucará.
- "Der Spiegel" N° 31/1982 Inglaterra - Operación concluída (traducción).
- La crisis del Atlántico Sur, en Fuerza Aérea (Revista de la FACH, Vol XLI, N° 159, Mayo/Julio 1982.
- The Sea of Decision, by Admiral J. T. MERINO, en Procedings, March 1983.
- Los Estados Unidos y América Latina y las consecuencias de la crisis de las Malvinas/Falklands, inf. Del Dr. Howard J. WIARDA, 20 Julio 1982.
- Advertencia.
- La Guerra de las Malvinas (Rev. Armada Internacional N° 4/82 Julio/Agosto 1982.

A PROPOSITO DE LA DEFENSA NACIONAL

1. El trabajo que se acompaña analiza la cuestión de las Islas Malvinas desde el punto de vista de la política exterior y la promoción de nuestra reivindicación de soberanía sobre ellas. Las consideraciones que allí se formulan son a nuestro juicio enteramente válidas, en particular aquellas relativas a la situación parlamentaria en el Reino Unido. Para desarrollarlas, se han examinado las actas taquigráficas correspondientes a los dos últimos años de sesiones del Parlamento británico cada vez que se ha discutido el problema y su futuro.

2. El planteo que se presenta en el trabajo adjunto supone dilucidar previamente otros aspectos que están vinculados al papel de las Fuerzas Armadas en la actual coyuntura nacional. Se ha dicho, y con mucha razón, que es necesario que las Fuerzas Armadas abandonen la llamada doctrina de la seguridad nacional y se preparen adecuadamente para la defensa nacional.

3. Al propio tiempo, varios sectores políticos de indudable gravitación estiman que es necesario "desmilitarizar" a la República y, en ese contexto, consideran indispensable promover, aún mediante concesiones substanciales,una solución diplomática a la actual confrontación con el Reino Unido. Conforme a este razonamiento, una normalización de las relaciones bilaterales que dejara al menos abierta la cuestión de las Malvinas haría innecesario que la República considerara al problema como una hipótesis de conflicto. Si nuestra política exterior lograra este propósito, continúa el argumento, no habría motivo alguno para que las Fuerzas Armadas se alistaran para enfrentar esa u otras hipótesis de conflicto,con lo que su gravitación política se reduciría sensiblemente.

4. En realidad, los comentarios descriptos en los párrafos 2 y 3 no son complementarios, sino contradictorios. No es posible imaginar una situación -desde el punto de vista de la defensa nacional- que no incluya hipótesis de conflicto. Hacerlo sería negar la realidad internacional como la conocemos. Por otra parte, si el poder político no define por sí mismo esa o esas hipótesis, corre dos tipos de riesgo igualmente peligrosos: que las Fuerzas Arma-

3

das definan por sí mismas las hipótesis de conflicto, con lo cual afirmen su autonomía del poder político o, lo que es peor, que al no fijárseles objetivos en el marco de sus misiones específicas, terminen por orientarse nuevamente hacia el plano político interno. Existen abundantes ejemplos de uno y otro caso y de sus consecuencias negativas para la estabilidad constitucional de la República.

5. Es evidente que el error básico de la concepción a que nos referimos es creer que es necesario "desmilitarizar" a la República, cuando de lo que se trata es de "despolitizar" a las Fuerzas Armadas. Esto no se logra, ciertamente, creando una situación como la descripta en el párrafo precedente.

6. La fijación de las hipótesis de conflicto es no solamente un derecho inherente al poder político, sino un deber irrenunciable. Asimismo, es lo que permite "despolitizar" a las Fuerzas Armadas. Esto no se logrará sólo por la reorganización institucional que procura sujetarlas al poder político, sino fundamentalmente por la determinación de sus misiones que son, en definitiva, las que definirán el quehacer militar en los próximos años.

7. La hipótesis de conflicto "Islas Malvinas" ofrece ventajas indudables en materia de "despolitización". Primero, supone un redimensionamiento de las fuerzas con un mayor énfasis en su tecnificación y menor gravitación del factor cuantitativo que ha sido, en general, uno de los elementos que han facilitado la interrupción de los procesos constitucionales. Dos brigadas compuestas de conscriptos pueden controlar la Provincia de Buenos Aires. Un escuadrón de "Mirage" jamás lo logrará. Este es, sin embargo, esencial en la hipótesis "Malvinas", mientras que las dos brigadas serán totalmente irrelevantes. Segundo, la racionalización del presupuesto militar que se ha encarado responderá a un objetivo fijado por el poder político, que permitirá establecer prioridades adecuadas, y no como parece suceder hoy a una negociación con las tres fuerzas que recurren al poder político para obtener "un poco más"para cada una de ellas.

8. Las consideraciones aquí expresadas son el presupuesto del trabajo adjunto. Cabe por último formular una advertencia: la triste experiencia del régimen militar no debe afectar nuestra capacidad para encarar una política que, más allá de actitudes emocionales, asegure al poder político la conducción real de las Fuerzas Armadas.

LA CUESTION DE LAS ISLAS MALVINAS:ESTADO ACTUAL DEL PROBLEMA Y SU IMPORTANCIA COMO HIPOTESIS DE CONFLICTO.

1.- El regreso de la República a la democracia y el restablecimiento del sistema político constitucional plantea la necesidad de definir una política con respecto a las Islas Malvinas que tenga en cuenta todos los instrumentos a nuestra disposición para promover el interés nacional y los emplee en un marco de razonabilidad que asegure el éxito de nuestras reivindicaciones.

2.- La política exterior no se ejecuta solamente por medio de la diplomacia, aunque ésta constituye -además del instrumento principal- el modo natural de expresión de aquella. El conflicto armado con el Reino Unido en 1982 es prueba cabal de esta obvia afirmación. Los británicos armonizaron el empleo de la diplomacia y su poder económico y militar, así como una hábil campaña de información pública contra los abusos represivos del régimen militar, en una acción bien coordinada y ejecutada que les permitió retomar las Islas. Esa política logró aislar a la República en el plano internacional y aún hoy continúa recurriendo a los instrumentos mas variados. Las Islas son ocupadas por una fuerte guarnición militar, se ha establecido unilateralmente una zona de exclusión, los mecanismos económico-financieros se hacen jugar sutilmente frente a la abultada deuda externa argentina, la diplomacia británica pretende hacer "gestos conciliatorios" cuando, en realidad, no compromete ninguna de sus posiciones de fondo y, a falta de un régimen militar que permitió crear la imagen de un conflicto en el que se enfrentaban dictadura y democracia, se intenta ahora desarrollar otra, conforme a la cual la Argentina persistiría en una reclamación territorial contraria al principio de la autodeterminación.

3.- Al asumir las autoridades constitucionales, muchos argentinos creyeron que existían posibilidades reales de un arreglo definitivo de la controversia de soberanía sobre las Malvinas. Por ello no dejó de sorprender que el Gobierno británico se apresurara a anunciar que, sin perjuicio de desarrollar las relaciones ecónomicas y

comerciales con la República, no tiene la intención de iniciar negociaciones respecto de la cuestión de la soberanía sobre las Malvinas. Sin embargo, un análisis objetivo de la situación parlamentaria en el Reino Unido indica a las claras que, una vez obtenido el éxito militar, la política del oficialismo británico se orienta a consolidarlo con un inequívoco reconocimiento argentino de su control político sobre las Islas. Nos referimos a la situación parlamentaria ya que, por tratarse de un sistema político de ese tipo, las tendencias más marcadas en el Parlamento ejercen una influencia decisiva en la conducción de la política exterior, tal como lo demuestran los 17 años de negociaciones infructuosas con el Reino Unido, en las que el Parlamento fué un escollo insalvable. Lamentablemente, el panorama actual dista de ofrecer perspectivas halagüeñas, tal como puede inferirse de los párrafos que siguen.

4.- Una orientación, francamente minoritaria y constituída por un sector muy reducido del Partido Laborista, cuestiona el aferramiento británico a las Islas y en general toda la política seguida por el Gobierno, tanto en lo que hace al uso de la fuerza armada como a la falta de una verdadera voluntad negociadora durante la crisis. Este grupo es el que ha denunciado el hundimiento del crucero ARA General Belgrano como una maniobra para perjudicar la mediación del Perú al estallar las hostilidades. Sus miembros son identificados con la izquierda del Laborismo y son los mismos que se han pronunciado por el desarme nuclear unilateral, contra la instalación de los euromisiles y, en general, por una actitud de franca crítica a la política oficial en el contexto Este-Oeste, considerándola francamente belicista. Varios de los miembros del sector fueron removidos de sus cargos en la bancada minoritaria por su actitud contraria al envío de la flota al Atlántico Sur. Las manifestaciones de parlamentarios de esta tendencia con respecto a las Malvinas han recibido amplia publicidad en la prensa argentina, pero ello no debe llamar a engaño sobre su peso político actual en esta cuestión. Si bien han interpretado adecuadamente el fuerte sentimiento existente contra una guerra nuclear en Europa, no han concitado el interés general alrededor de sus posiciones sobre el Atlántico Sur. En consecuencia, por más positivas que puedan ser éstas para la apertura de negociaciones, su influencia en la política británica es prácticamente irrelevante, como lo demuestra la experiencia de los últimos dos años.

5.- Una segunda tendencia se ha configurado con un sector mayoritario del Partido Laborista -con exclusión del grupo descripto en 4. y de los "halcones" del partido que siguen con mayor o menor énfasis la línea conservadora- y grupos reducidos de parlamentarios liberales y conservadores. En ella se agrupan ex-miembros de los Gobiernos laboristas que condujeron el infructuoso diálogo con sucesivos Gobiernos argentinos, tomaron previsiones militares para disuadir o enfrentar una acción argentina y prefirieron extender indefinidamente las negociaciones antes que enfrentar el "lobby" de la "Falklands Islands Company" en el Parlamento. Este sector lamenta que el diferendo haya desembocado en un conflicto armado que algunos de los más versados en el tema habían vaticinado años atrás que estallaría si las negociaciones no progresaban. Al mismo tiempo, sin embargo, reconoce que la respuesta militar a la acción argentina era probablemente la más apropiada, y critica duramente a la Primer Ministro por no haber tomado medidas de esa naturaleza para disuadir al régimen militar de su acción. Quienes siguen esta corriente de opinión creen que quizás sea prematuro iniciar negociaciones tan próximas al conflicto, pero creen que el Gobierno debería estudiar las alternativas que podrían plantearse en un futuro aún no determinado. En vista del proceso democrático que se inicia en la Argentina, estarían inclinados a iniciar un"diálogo" sobre el futuro de las Islas, aún cuando ese"diálogo" tendría en cuenta la diferencia "entre el mantenimiento de la soberanía y su disposición (del Gobierno británico) a discutir el futuro de las Islas", enfoque que ciertamente no puede considerarse como muy distinto al que siguieron las negociaciones celebradas entre 1965 y 1982. Vale decir, se podría conversar sobre el "futuro de las Islas", pero no sobre la "soberanía británica". Cabe preguntarse cuál sería el interés argentino en semejante negociación.

6.- Los parlamentarios de este sector no estuvieron dispuestos en el pasado a pagar un precio político en el Parlamento por una solución definitiva de la controversia. El conflicto de 1982 ha introducido un elemento nuevo en la cuestión. Desde entonces, les preocupan ciertos desarrollos que complicarían aún más la posición británica:

a) Una campaña diplomática argentina bien ejecutada que ponga en evidencia la intransigencia británica; y

b) Sobre todo, la posibilidad de que los ya altísimos costos de mantenimiento de la guarnición militar

británica suban aún más si la Argentina, al racionalizar sus fuerzas armadas y reducir sus propios costos de defensa , otorgara a la cuestión de las Islas primera prioridad entre las hipótesis de conflicto y adoptara las medidas apropiadas. Estas medidas complicarían sensiblemente la situación de la guarnición desde el punto de vista militar, requiriendo inversiones que, a juicio de muchos miembros del sector, no estarían justificadas frente a otros compromisos existentes en la OTAN, que ya, según puede inferirse de algunas informaciones, habrían sufrido ciertas postergaciones.

7.- Como parte de una solución de la disputa, esta orientación ha propugnado que se explore en un futuro la posibilidad de un acuerdo llamado de "lease back" o arriendo, por el cual nuestro país obtendría la soberanía y cedería las islas en arriendo al Reino Unido por un plazo no inferior a 99 o 199 años, según distintos proponentes, plazos estimados esenciales a fin de asegurar la administración británica para varias generaciones de isleños. Este enfoque ya se intentó previamente, pero fracasó en el Parlamento británico debido a la intransigencia de los isleños y de la "Falklands Islands Company". Otra alternativa considerada ha sido la desmilitarización de todo el Atlántico Sur y el congelamiento de reclamaciones de soberanía, sea por extensión del Tratado Antártico o por medio de un nuevo acuerdo. Si ambas alternativas en realidad prolongan el contralor británico sobre las Islas, la segunda es aún peor que la primera, ya que ni siquiera media una transferencia nominal de soberanía. Cabe entonces concluir que, aún cuando este sector está más sensibilizado que el oficialismo sobre la conveniencia de negociar, está lejos de haber desarrollado bases serias para alcanzar esa etapa.

8.- La orientación que prevalece claramente en el Parlamento después de la categórica victoria del Partido Conservador en las elecciones de junio de 1983 está liderada por la Primer Ministro y representada por una gran mayoría de ese Partido, conducida por sus sectores de derecha así como por un grupo de laboristas ganados por el "lobby" de la "Falklands Islands Company". Este grupo considera que los deseos de los isleños son determinantes y, como éstos no quieren un arreglo que los separe del Reino Unido, no hay razón alguna para entablar negociaciones sobre la soberanía con la Argentina. Por lo tanto,

el objetivo fundamental del Gobierno británico es imponer un cese jurídico de hostilidades por el cual la Argentina se comprometa, además, a no recurrir nuevamente al uso de la fuerza. Sólo una vez que la Argentina acepte esta situación, podrían eventualmente iniciarse negociaciones para acordar una "coexistencia" en la región del Atlántico Sur. Es indudable que el significado de la palabra "coexistencia" apunta a dos entidades distintas conviviendo en el área, lo que pone en evidencia la pretensión de mantener las Malvinas sujetas al régimen colonial o, como una alternativa factible y políticamente más elegante, concederles la "independencia". No es improbable que la idea de "coexistencia", más que reflejar un interés real en conducir negociaciones una vez acordado un cese jurídico de hostilidades, tienda solamente a mostrar una imagen menos negativa de la posición británica, ya que difícilmente puedan creer los británicos que la Argentina renunciará sin más a sus reivindicaciones sobre las Islas.

9.- La pretensión del Gobierno británico de imponer como primer paso un cese jurídico de hostilidades se compagina armoniosamente con la intransigencia que ha mostrado en materia de negociaciones. Alcanzar ese objetivo le permitiría:

a) Asegurarse que cualquier solución política para las Islas que decida unilateralmente aplicar en el futuro sea resguardada por ese compromiso argentino, sea que se mantenga la situación colonial o una declaración de independencia.

b) Solucionar el problema de los costos de la guarnición establecida en las Islas, ya que ésta podría ser reducida significativamente si la Argentina declarara formalmente el cese de hostilidades. Los gastos alcanzan ya los 1.000 millones de dólares anuales y tienden a subir. Sin duda subirán si la Argentina racionaliza sus fuerzas armadas partiendo del principio de que la presencia militar británica en el Atlántico Sur constituye la amenaza más inmediata para nuestra seguridad. Frente a esta preocupación, alimentada tambien por la repercusión que gastos adicionales tendrían en la opinión pública británica, el Gobierno británico procura envolver en la defensa de las Islas a los Estados Unidos y otros países europeos miembros de la OTAN. Para lograrlo argumenta que, a mediano plazo, el archipiélago será importante en el contexto de la confrontación Este-Oeste

y que, por tal razón, está ahora construyendo un aeropuerto estratégico en la Isla Soledad. Este enfoque global puede permitirle, además, atenuar cualquier dificultad política que surja si alguno de esos países reconoce el carácter bilateral de la cuestión y es renuente a aceptar la intransigencia británica respecto de la Argentina, o cuestiona el incumplimiento de obligaciones militares asumidas en el marco de la OTAN.

10.- Una declaración formal de cese de hostilidades por la Argentina en las actuales circunstancias, aún a cambio de un compromiso británico indefinido de "entablar negociaciones", significa, por lo tanto, un primer paso hacia la pérdida de nuestros derechos sobre las Islas. ¿Qué obtendríamos en cambio? El retiro de las fuerzas británicas como consecuencia de esa declaración, por más atractivo que parezca para nosotros, eliminará la preocupación británica más seria en el contexto actual y consolidará la determinación británica de imponer a las Islas una solución política que convenga a Londres. Sería, en otras palabras, eliminar el único incentivo que puede inclinar al Reino Unido a negociar sobre la cuestión de soberanía: el alto costo militar de su presencia en las Islas. El levantamiento de la zona de exclusión sería sin duda un hecho positivo, pero es tangencial a la solución de la controversia y, por otra parte, es bien sabido que aún antes del conflicto de 1982 debíamos limitar nuestras actividades jurisdiccionales en las proximidades de las Islas debido a la presencia británica, como lo demuestran distintos incidentes producidos en la región. Tampoco puede esperarse que el Gobierno británico ofrezca como contrapartida negociaciones abiertas al tema de la soberanía, sino en última instancia un diálogo sobre una "coexistencia" en la región. Aún los sectores de la oposición más flexibles hacia la Argentina mantienen, como se señalara en el párrafo 7, criterios que no se compaginan con nuestras aspiraciones. Aún así éstos difícilmente encuentren eco en el actual Gobierno británico, ya que por primera vez un Primer Ministro se ha colocado públicamente en las manos de los isleños. Un cese jurídico de hostilidades, aún si fuera seguido por un cambio radical en la posición británica que llevara a negociaciones de naturaleza indefinida, nos crearía una situación insostenible, ya que Londres continuaría sosteniendo la aplicación del principio de autodeterminación.

11.- Asimismo, una declaración o acuerdo de cese formal de hostilidades significaría, en términos gráficos,

poner el carro antes que el caballo. La apertura de las hostilidades tuvo como precedente una controversia de soberanía que se mantiene planteada en todos sus términos. Es obvio entonces que, si se desea realmente preservar la paz en la región, el cese formal de hostilidades debe ser acompañado por una solución definitiva de esa controversia que no se refiere a la"coexistencia" en el Atlántico Sur, sino a la soberanía sobre los archipiélagos allí situados. En la práctica, lo que el Gobierno británico persigue con su actitud en favor del "cese jurídico" es obtener una garantía clara y precisa de no uso de la fuerza que constituirá, aún si acompañada por la apertura de negociaciones de contenido indefinido, el primer paso hacia la pérdida de nuestros derechos a la que nos referimos precedentemente.

12.- En tales condiciones, es obvio que la República debe eludir esa trampa y establecer sus propias bases para una acción política y diplomática eficaz. Dichas bases deberían ser las siguientes:

a) Constatar que existe un cese de hecho de las hostilidades, como lo han observado las resoluciones adoptadas por las Naciones Unidas sobre la cuestión.

b) Insistir en la apertura de negociaciones en el marco de las Naciones Unidas sobre la controversia de soberanía, tal como lo plantean esas resoluciones.

c) Señalar que no se aceptará un cese "jurídico o formal" de hostilidades si no es acompañado de una solución definitiva de la controversia. Este aspecto es de fundamental importancia, ya que es muy probable que en un futuro no muy lejano, los Estados Unidos o algunos países europeos sugieran como compromiso el cese jurídico de hostilidades a cambio de sólo la apertura de negociaciones de contenido confuso o indefinido, fórmula que debe rechazarse por las razones apuntadas precedentemente. Por otra parte, ninguna de las resoluciones adoptadas por las Naciones Unidas exige que la Argentina declare formal o jurídicamente un cese del fuego como condición para futuras negociaciones.

d) Denunciar la declaración unilateral británica de la zona de exclusión y la guarnición militar que la aplica como un mecanismo de agresión contra la República.

13.- Sin perjuicio de esa política, procurar que, en el proceso de racionalización y reducción de gastos de las Fuerzas Armadas, tendiente a reorientarlas hacia la

defensa nacional, se otorgue primera prioridad a las Islas Malvinas entre las hipótesis de conflicto. Ello tendrá debidamente en cuenta la naturaleza de la amenaza externa más seria que enfrenta la República en la actualidad y, al propio tiempo, complicará aún más los altos costos que sufre el Reino Unido por su presencia en las Islas, tal como lo temen los sectores políticos británicos más moderados. Así como los británicos están empleando su guarnición militar en apoyo de sus objetivos políticos, la Argentina debe poner a las Fuerzas Armadas al servicio de los objetivos políticos de la República,reconociendo una realidad innegable: el carácter prioritario de la controversia sobre las Malvinas en el marco de las hipótesis de conflicto. Por supuesto, esto no implica en modo alguno sugerir una carrera armamentista con el Reino Unido, posibilidad que encerraría una buena dosis de estupidez política y que, por otra parte, es impensable en virtud de las diferencias abismales que nos separan hoy del potencial británico en los aspectos militar, tecnológico y económico-financiero. Se trata simplemente de precavernos contra una amenaza real a nuestra seguridad, como es la militarización del Atlántico Sur por una potencia colonial, y de demostrar con esa actitud que -si el adversario ha optado por una presencia militar, antes que negociar seriamente- los costos de ésta serán prohibitivos en términos de política interna británica en relación con el valor que tiene el objetivo perseguido por el Reino Unido en las Islas.

14.- Asimismo, la cuestión de los costos de la "Fortaleza Malvinas" no se refiere solamente a la conveniencia o aceptabilidad política de un aumento sensible de los gastos militares por parte del Gobierno inglés, sino a problemas mucho más serios. La presencia británica en las Islas no es solamente un anacronismo de carácter colonial. Contradice también la ineludible declinación del Reino Unido como potencia de proyecciones globales que, ya iniciada entre las dos guerras mundiales, se aceleró dramáticamente después de 1945. Esa declinación política y económica ha sido acompañada por serias restricciones al poderío militar británico como consecuencia de las limitaciones presupuestarias que le fueron impuestas por sucesivos Gobiernos. Prueba de ello es que, para ocupar nuevamente las Islas, el Reino Unido debió enviar más de dos tercios de su fuerza naval y sus tropas de élite y requerir la asistencia masiva de EE.UU., sin la cual es

bien sabido que no hubiera logrado retomarlas. Aún así, la marina británica sufrió pérdidas considerables como consecuencia de la intervención de la aviación militar argentina.

15.- La euforia que despertó en los círculos oficiales británicos el éxito militar en las Malvinas tiende a olvidar esa realidad. Tarde o temprano, sin embargo, ésta será evidente. Desde principios de la década de los sesenta, el presupuesto militar británico enfrenta la dificultad de definir sus prioridades. A través de un intenso debate político, se definieron tres áreas de particular importancia militar: las fuerzas nucleares estratégicas, las fuerzas aéreas y terrestres desplegadas en Alemania Occidental como formaciones de primera línea del teatro de operaciones central de la OTAN y la marina como columna vertebral de la presencia británica en el mundo. A partir de 1966, cuando se abandonó la construcción de portaaviones convencionales debido a la imposibilidad de financiarlos, se consolidó el criterio de reducir el papel de la marina al de una fuerza antisubmarina, con la misión de operar en el Atlántico Norte para proteger las líneas de comunicación. Sólo así fué posible mantener, con cierta dificultad, el financiamiento de las fuerzas nucleares estratégicas -última manifestación de poder militar a escala mundial de que la Gran Bretaña dispone- y de las fuerzas desplegadas en Europa Central que,por su parte, requieren entre el 40 y 45 por ciento del presupuesto militar. En 1981 resultó evidente que, si se deseaba encarar la modernización de las fuerzas nucleares estratégicas con el programa Trident, eran necesarias reducciones significativas en el número de buques de guerra en servicio, del orden de aproximadamente veinte barcos. Esta decisión fué comentada extensamente en la Argentina, al criticarse el momento elegido para la operación de recuperación de las Islas. Si ella hubiera llegado a implementarse, la marina británica hubiera pasado a ser menos poderosa que la francesa. La presencia militar británica en las Malvinas ha anulado o al menos postergado esas reducciones en las fuerzas navales. Pero sin ellas, las alternativas para mantener un presupuesto equilibrado, tan caro al Gobierno conservador británico, serían renunciar a la modernización de las fuerzas nucleares estratégicas y aceptar su obsolescencia en términos militares, o reducir substancialmente los efectivos militares británicos en el Grupo de Ejércitos Centro de la OTAN. Las consecuencias políticas, tanto internas como externas,

de esas alternativas son tales que difícilmente pueda apartarse el Gobierno de su decisión de reducir el número de unidades de superficie. Por otra parte, expertos militares británicos han estimado que si se desea mantener incólume el trípode citado -fuerzas nucleares estratégicas, los compromisos militares en la OTAN y una aptitud naval de proyecciones globales- el presupuesto militar debería pasar del 3 al 7 por ciento del producto nacional bruto.

16.- Sin embargo, las fuerzas de superficie son esenciales para mantener una presencia naval en el Atlántico Sur o, por lo menos, la capacidad de concretarla con la celeridad que mostraron los británicos en abril y mayo de 1982, a fin de apoyar una guarnición de la importancia de la que existe actualmente en las Islas, si:

a) No media un arreglo por el cual la Argentina renuncie expresamente a la opción militar, o

b) La República no reorganiza su dispositivo militar asignando primera prioridad a la amenaza que implican, más allá de toda expresión de intenciones, las fuerzas británicas estacionadas en el Atlántico Sur.

La primera de estas condiciones ha sido buscada insistentemente por el Reino Unido y ello dá una idea de la importancia que le asigna.

17.- Si esas dos condiciones no se dan, los costos de la "Fortaleza Malvinas" podrán llegar a ser prohibitivos, no solamente en términos financieros, sino también por las opciones político-militares que el Gobierno británico debería afrontar. Según fuentes europeas, al margen de la difícil situación financiera que suscita la imposibilidad de proceder ahora con la reducción de las fuerzas navales, una presencia militar británica eficaz en las Islas frente a una Argentina que reconozca al Atlántico Sur como hipótesis de conflicto prioritaria costaría en 10 años el equivalente a la modernización completa de las fuerzas nucleares estratégicas (Programa Trident). El reciente anuncio del Secretario en el Foreign Office, según el cual en 1997 el Reino Unido se retirará de Hong Kong, ilustra sobre la importancia que consideraciones como las expuestas tienen en la política británica, más allá de razones de justicia o respeto al derecho internacional. ¿Por qué la Gran Bretaña decide ceder Hong Kong, infinitamente más importante política y económicamente que las Malvinas,

cuando se niega siquiera a conversar sobre la controversia de soberanía sobre estas últimas? La respuesta es evidente. En Hong Kong no puede sostenerse. En Malvinas intenta hacerlo y lo logrará si la Argentina no define una política integral que demuestre a Londres que el precio de su permanencia será política y financieramente prohibitivo.

18.- Es necesario reconocer que, más allá de las declaraciones británicas de que encara medidas exclusivamente defensivas, la República se encuentra hoy amenazada como nunca lo estuviera en este siglo XX. Una potencia europea de primer orden está instalando una base militar sobre nuestra plataforma continental, nos ha impuesto unilateralmente una zona de exclusión que nos impide el ejercicio de nuestros derechos de soberanía sobre aquella y pretende imponernos una renuncia a territorios que una gran mayoría de la comunidad internacional reconoce como argentinos. Esa presencia militar de una potencia imperialista en el Atlántico Sur constituye, además, una amenaza potencial a nuestros derechos e intereses antárticos.

19.- Ninguna hipótesis regional puede razonablemente comparararse con la gravísima situación que ahora enfrentamos. Una preparación adecuada para enfrentar la amenaza colonialista será también suficiente para evitar complicaciones de orden regional que, además, no se visualizan en las presentes circunstancias. Ni siquiera nuestra controversia territorial con Chile sobre el Canal de Beagle, tal como está delimitada en la actualidad, representa un problema de defensa nacional de la naturaleza del que se ha señalado precedentemente.

20.- Es hora, por lo tanto, que se reconozca como tal la amenaza británica y que las Fuerzas Armadas sean reorganizadas para enfrentarla, si a ello nos viéramos obligados. La existencia de la zona de exclusión, la presencia de importantes fuerzas británicas y sus actividades en el Atlántico Sur pueden resultar en choques e incidentes no intencionales que escalen hacia nuevas hostilidades en el ámbito regional. Debemos precavernos contra una emergencia semejante. Por otra parte, más allá de todo análisis de intenciones o de declaraciones unilaterales de parte británica sobre la naturaleza de su presencia militar en el Atlántico Sur, el hecho objetivo es que esa presencia ha modificado radicalmente las condiciones de seguridad en la región a la que pertenecemos.

21.- Una adecuada preparación militar tendrá por otra parte una ventaja práctica adicional, al llevar al Gobierno británico a comprender que su presencia militar en la región no será suficiente para mantener su superioridad sobre nuestros niveles de fuerzas. La diferencia está en que, con un inteligente reordenamiento de las capacidades de nuestras Fuerzas Armadas, será posible alcanzar ese resultado reduciendo al mismo tiempo el presupuesto militar mediante un empleo más racional de los recursos existentes.

22.- Como punto de partida, es indispensable reiterar lo que se ha dicho hasta el cansancio, sin que se extrajeran las conclusiones lógicas de esa afirmación: el teatro de operaciones del Atlántico Sur es esencialmente aéreo y en algunos aspectos específicos naval. Y lo es aún más desde la instalación de fuerzas británicas en las Islas. En tales circunstancias, los elementos aéreos, aeronavales y fuerzas submarinas, así como las unidades de comandos y formaciones compuestas por personal profesional, adquieren particular importancia y deben tener máxima prioridad.

23.- La experiencia del conflicto ha puesto en evidencia, además, que el número de tropas, barcos y aviones no es por sí mismo un factor decisivo. Lo que realmente importa es aumentar la capacidad operativa de nuestras fuerzas, en lugar del número de efectivos y material disponible. Esta segunda alternativa sería un error de gravísimas consecuencias. El número no nos permitió sostenernos en las Islas en 1982. Menos aún nos permitirá demostrar a la potencia anglo sajona que una controversia política no puede ser resuelta por ella con medios militares. Por otra parte, las reducciones en ciertos niveles de fuerzas pueden permitir aumentar moderadamente aquellas que deben recibir prioridad en función de las características del teatro de operaciones.

24.- Una de las consecuencias más desgraciadas de la politización de las Fuerzas Armadas y sus incursiones en el poder ha sido el dimensionamiento de cada una de ellas en términos de influencias políticas circunstanciales. La Fuerza que tenía mayor peso político o los Comandantes más hábiles recibía una atención mayor que verdaderas razones estratégicas harían aconsejable. La política de adquisiciones, las asignaciones presupuestarias y el número de personal bajo bandera fueron dictadas por razones políticas y no por la defensa nacional. Algunos

ejemplos, tomados de publicaciones militares extranjeras contemporáneas de reconocida seriedad (1) ilustrarán con claridad las deformaciones que han resultado de las aventuras políticas. Con exclusión de los Estados Unidos, por su condición de superpotencia militar con la cual no pueden establecerse parámetros razonables de comparación, pueden tomarse en consideración ocho países de la OTAN: Bélgica, Canadá, España, Francia, la República Federal de Alemania, Italia, los Países Bajos y el Reino Unido. A esta lista podrían agregarse Australia y cuatro países militarmente importantes en América Latina: Brasil, Chile, Perú y Venezuela. Por supuesto que cada país tiene requerimientos estratégicos diferentes, pero es obvio también que los niveles de fuerzas son dictados también por consideraciones técnicas.

25.- Según las mismas fuentes, en número de personal bajo banderas, nuestras Fuerzas Armadas incorporan el mayor número al Ejército (80.000) seguido por la Armada (33.000) y la Fuerza Aérea (17.000). El personal asignado a la Armada casi duplica al de la Fuerza Aérea. La tendencia general es exactamente la contraria. Con la sola excepción de España -que ahora está reforzando su aviación militar con adquisiciones recientes- todos los países citados de OTAN asignan prioridad a sus fuerzas aéreas sobre las respectivas armadas. Esto incluye al Reino Unido, a pesar de la reconocida importancia de la Marina en el pensamiento estratégico británico. Australia y Perú hacen lo mismo y, en cuanto al Brasil y Venezuela, éstos mantienen un número casi idéntico para la Armada y la Fuerza Aérea, con ligera ventaja para la primera. Chile es el único que, como la Argentina, mantiene una manifiesta prioridad para el sector naval.

26.- La tendencia que surge de las cifras absolutas se agudiza aún más si se toman en cuenta los porcentajes de personal de la aviación militar en los países indicados en relación con los totales generales para las respectivas fuerzas armadas. Allí la Argentina ocupa el el penúltimo lugar entre los catorce países citados y supera solamente a España, aunque no por mucho tiempo una vez que el Ejército del Aire español reciba el material

---

(1) Véase por ejemplo "Air Forces of the World", preparado en dos volúmenes por "Interavia Publishing Group", una fuente de autoridad mundialmente reconocida en la materia.

adquirido recientemente y se redimensione su Ejército de Tierra. La lista es sumamente ilustrativa: Canadá 46.15%, Australia 31.06%, el Reino Unido 27.83%, Bélgica 22.99%, Alemania Occidental 21.41%, Francia 20.04%, Italia 20%, Países Bajos 16.36%, Brasil 15.95%, Perú y Venezuela 14.29%, Chile 13.75%, Argentina 12.23% y España 11.25%.

27.- Está claro, entonces, que nuestras prioridades son muy distintas a las que siguen países de gran capacidad militar y aquellos latinoamericanos que pueden tener mayor gravitación militar en el Continente. El día 3 de Abril, en sus primeros comentarios sobre la recuperación de las Malvinas, The Times de Londres describía la composición de nuestras Fuerzas Armadas y decía textualmente: "La Armada es la segunda más fuerte entre las fuerzas armadas, lo que es poco común. Aún en la Gran Bretaña marítima, la Real Fuerza Aérea es más grande que la Marina Real". Por si quedara alguna duda sobre la orientación equivocada que se ha adoptado, puede recordarse que se llega a resultados análogos si se toma en cuenta el número de personal bajo bandera por cada reactor de combate (2). Aquí también las proporciones resultan desalentadoras, colocando a la aviación militar argentina en niveles sumamente bajos entre los países indicados precedentemente: Canadá 311, Perú 342, Venezuela 344, el Reino Unido 403, Australia 436, Bélgica 458, Países Bajos 505, Francia 532, Italia 570, Alemania Occidental 616, Argentina 747, Chile 777, Brasil 1168 y España 1304.

28.- Se ha señalado que la amenaza principal para la República es hoy la presencia militar británica en el Atlántico Sur. Del análisis de las prioridades y costos de una defensa moderna surge con claridad que la Fuerza Aérea Argentina es la que ha recibido tradicionalmente menor atención a nivel de las fuerzas armadas, hasta producirse resultados que no tienen parangón en sistemas militares avanzados. Sin embargo, se ha reiterado que el Atlántico Sur es principalmente un teatro de operaciones

---

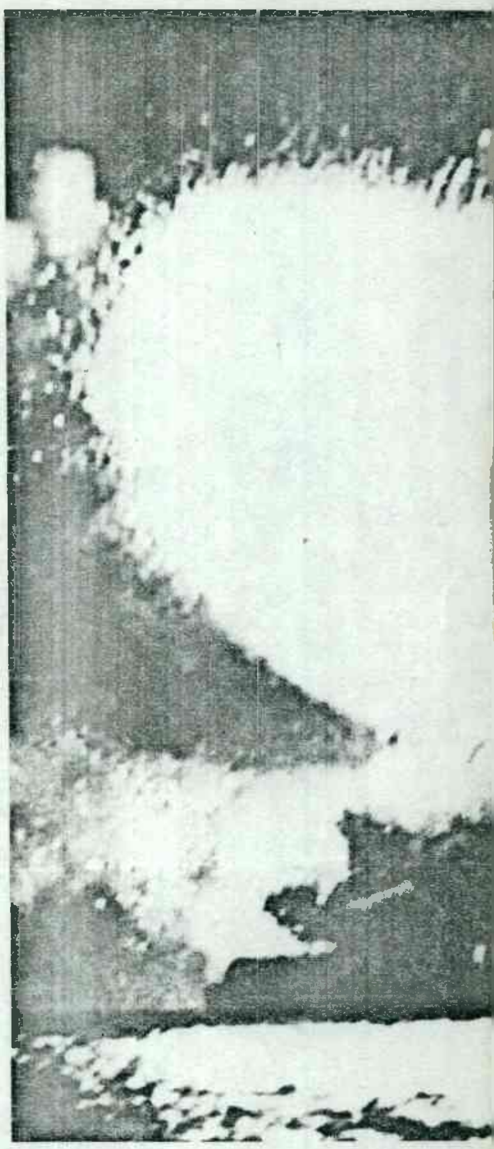
(2) La expresión "reactor de combate" se emplea aquí en sentido amplio, cubriendo los reactores clasificados generalmente como bombarderos, cazas y caza bombarderos, sea que estén en primera línea o mantenidos en reserva, así como las variantes de los distintos tipos entre ellos que se emplean para el adiestramiento del personal de vuelo.

aéreo. Esto significa que las otras fuerzas deben sustentarse en el poder aéreo si se espera obtener un nivel adecuado de defensa y, por lo tanto, es necesario cambiar las prioridades a fin de que los niveles de las Fuerzas Armadas se ajusten a la situación militar imperante. La Fuerza Aérea debe tener la prioridad absoluta. Cuanto más se demore en reconocer esa prioridad, más vulnerable será la República frente a la amenaza existente. Quizás fuera apropiado recordar que, en los años anteriores al conflicto sobre las Malvinas, el país adquirió dos destructores misilísticos del tipo 42 en el Reino Unido, uno de los cuales -el Santísima Trinidad- fué contruído en astilleros nacionales. Ninguno de los dos barcos tuvo participación en las hostilidades. Si lo que costaron se hubiera aplicado a la adquisición de reactores de combate, hubiera sido posible disponer de 20 a 30 interceptores y caza bombarderos modernos que podrían haber modificado radicalmente el curso de las hostilidades.

29.- En el marco de las tres Fuerzas Armadas, la primera prioridad corresponde a la Fuerza Aérea. En lo que respecta a las otras fuerzas, cada una de ellas debe concentrar su actividad de un modo complementario. En el Ejército, debe acordarse prioridad a unidades seleccionadas , integradas por personal profesional y de comandos. En la Armada, el arma submarina es la que requerirá especial atención. Los procedimientos para ejecutar esas prioridades serán objeto de recomendaciones concretas en otros memoranda.

DIARY OF THE FALKLAND CONFLICT

The following is a brief narrative of the events developing to the Falkland crisis and actions of naval forces. The chronology will be followed by initial conclusions and lessons learned. The period covered is that from 18 March to 14 June 1982.



March 1982

Friday, 19

- The *Bahia Buen Suceso,* a 3,000 t Argentine Navy transport ship enters Leith Harbour on South Georgia to disembark a group of 42 Argentine workers, which started to remove scrap from the whaling station there abandoned in 1964. This was in compliance with a commercial contract between the British owners and an Argentine business man, the workers however, did not have a diplomatic permission to stay on the Islands.

Monday, 22

- The British Ambassador in Buenos Aires complained to the Argentine Foreign Ministry.

Tuesday, 23

- HMS *Endurance,* the Royal Navy's antarctic patrol ship carrying a complement of 22 marines, two Wasp helicopters and two 20 mm guns, sailed from Port Stanley to South Georgia to back-up the local authorities there.

Thursday, 25

- The Argentine polar transport ship *Bahia Paraiso,* also carrying marines and two helicopters and armed with a light cannon, enters South Georgian waters. In Buenos Aires the British Ambassador was told that the Argentine party on South Georgia would be given "all protection necessary".

Friday, 26

- Intense activity at Argentine naval bases was noted by British Embassy representatives and reported to London.

Saturday, 27

- *Drummond* and *Granville,* two Argentine A-69 type corvettes sailed to South Georgia to join the *Bahia Paraiso.* Also the carrier *Veinticinco de Mayo* and two destroyer escorts put out to sea.

Sunday, 28

- *John Biscoe,* another RN antarctic survey ship sailed from Montevideo to the Falklands carrying 41 Royal Marines which were flown into the Uruguayan Capital.

April 1982

Thursday, 1

- The British Government requests US President Reagan to intervene in the Argentine courses of actions which were now clearly indicating invasion.
- Britain alerts three destroyers and a frigate to deploy from Gibraltar to the Falklands.
- Britain calls for an emergency session of the United Nations Security Council.

Friday, 2

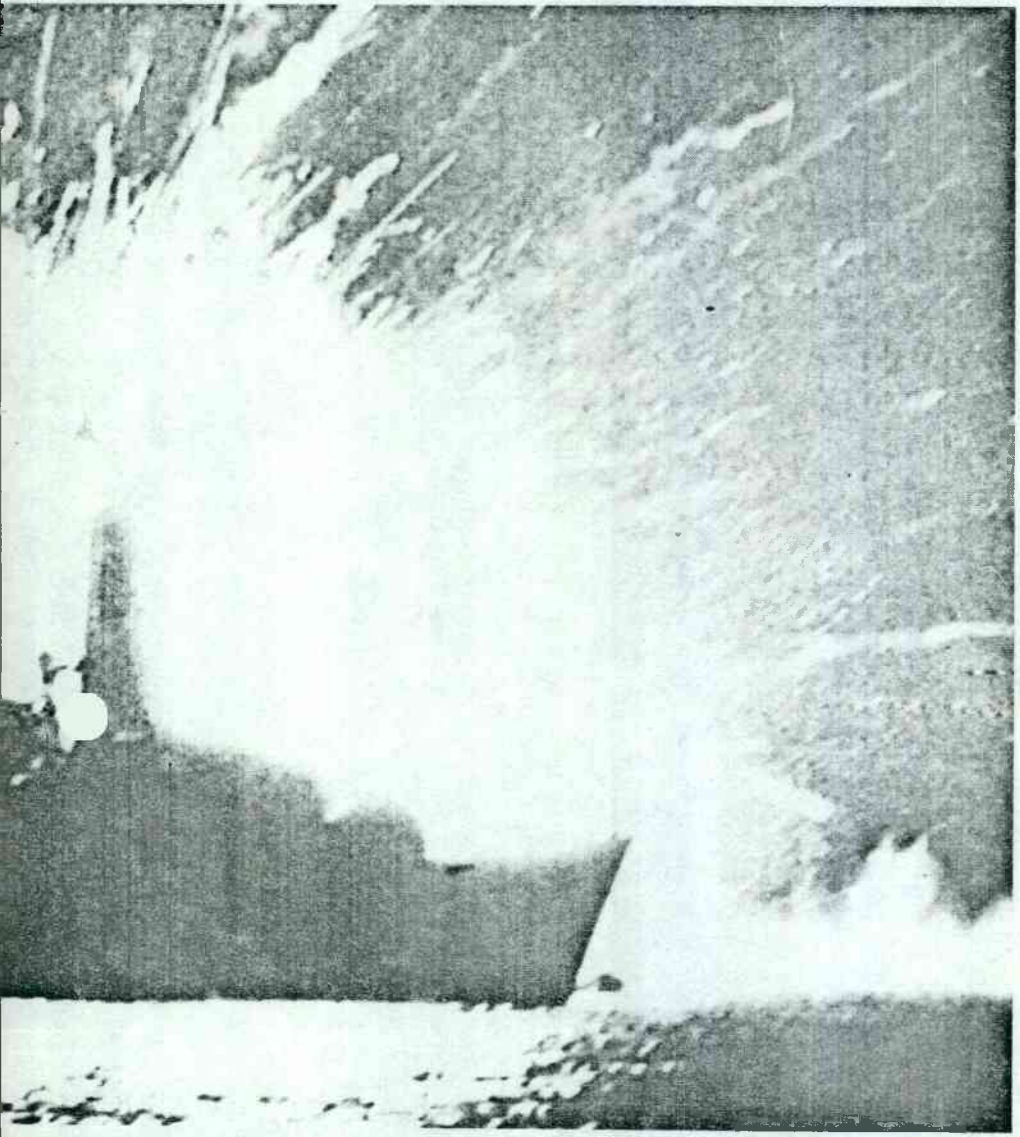
- Argentine Forces invade the Falkland Islands. The British Governor and the garrison of approximately 80 Royal Marines captured.

Saturday, 3

- Argentine Forces cease South Georgia
- British Royal Marines reportedly shot down an Argentine Puma helicopter and damaged an Argentine frigate lying offshore.
- Britain announces to send a Task Force to the Falklands and imposes sanctions against Argentina.

Monday, 5

- British Foreign Secretary, Lord Carrington, resigns
- Argentina declines to comply with the United Nations Resolution No. 502 for complete withdrawal from the Falkland Islands.
- About half the British Task Force sails from Portsmouth, U.K.
- One British nuclear powered attack submarine is reported to be in the Falkland area (wrongly named at the *Superb*)
- Argentina has established a military air-lift shuttle to move troops and military equipment including anti-aircraft guns and armoured vehicles into the Falkland Islands.



HMS Antelope explodes in San Carlos Bay off East Falklands on 23 May when a bomb disposal man of the ships crew tried to defuse an unexploded bomb which had struck the frigate during heavy Argentine air attacks.

- The Argentine Government calls up first reservists.
- European Community Members decide on suspension of all arms deliveries to Argentina and carry-out a total embargo of exports to the country.

Tuesday, 6
- British Government starts chartering and requisitioning merchant ships, including the P&O liner *Canberra.*
- HMS *Fearless,* a landing assault ship, sails from the U.K. with a battalion of Royal Marines onboard
- Mr. Francis Pym appointed Foreign Secretary to replace Lord Carrington.
- Argentina decides on repatriation of the Royal Marines of the British Falkland garrison.

Wednesday, 7
- Britain declares a 200 mile "war zone" around the Falkland Islands

Thursday, 8
- Mr. Joseph Luns, Secretary General of NATO, backs Great Britain.
- US Secretary of State, Alexander Haig, starts his shuffle peace mission, travelling between Britain, Argentina and the United States.

Friday, 9
- The liner *Canberra,* with 2,000 troops onboard sails from the U.K. for the Falklands.

Monday, 12
- Four British nuclear-powered submarines are reported to be in the Falkland area to enforce the 200 nautical mile exclusion zone declared on April 7.

Tuesday, 13
- The British Government charters five fishing trawlers to be converted into minesweepers for use in the Falklands.

Thursday, 15
- The US Government confirmed that the United States would provide systems to the British fleet sailing to the South Atlantic.
- First reports that the Soviet Union is supplying intelligence information on the movements of the British Task Force to Argentina. Two Soviet submarines are reported to be on patrol in the South-West Atlantic.

Friday, 16ff
- British Task Force is for re-grouping at Ascension Island and exercises amphibious landings on a hostile shore.

Tuesday, 20
- So far 28 merchant ships have been requisitioned or chartered by the British Government to sail to the South Atlantic in support of the Task Force, including a battalion of the 2nd parachute regiment.

Sunday, 25
- British Forces re-occupy South Georgia. The seizure was supported by a group of marines from Special Boat Squadron, one type 42 destroyer and 2 frigates.
- During the assault on South Georgia Royal Navy helicopters attacked and seriously damaged the Argentine submarine *Santa Fe* which was then beached.
- Up to 200 Argentine troops are said to have been captured, including the *Santa Fe's* 90 men crew.

Friday, 30
- Britain re-designs the total exclusion zone around the Falklands to apply not only to Argentine Naval Forces but also to any other ship or aircraft in support of the Argentine Falkland garrison.

22

[illegible]

- A. Haig's peace mission finally ends unsuccessful. US states that it will support Britain but will not deploy any troops, aircraft or ships.
- British attack Port Stanley and Goose Green airfields with one Vulcan bomber from Ascension Island and Sea Harriers from the carriers *Hermes* and *Invincible*.
- British ships bombard the Port Stanley airfield.

May 1982
Sunday, 2

- British nuclear attack submarine HMS *Conqueror* attacks the Argentine cruiser *General Belgrano* just outside the 200 nautical mile war zone with two Tigerfish torpedoes.

Argentinas second largest ship, the aging cruiser General Belgrano was torpedoed by the British nuclear powered submarine Conqueror and sank on 3 May. Clearly visible are the ships Seacat missile launchers just aft of the bridge.

- The British Government requisitions the liner *Queen Elizabeth II* to take troops to the Falklands.

Monday, 3

- The Argentine cruiser *General Belgrano* sinks with the loss of 300 lives.
- A Royal Navy helicopter sinks an 800 ton armed patrol boat and damages another.

Tuesday, 4

- HMS *Sheffield,* a British type 42 destroyer, sunk by an Exocet missile launched by an Argentine Super Etendard aircraft with the loss of 20 lives.

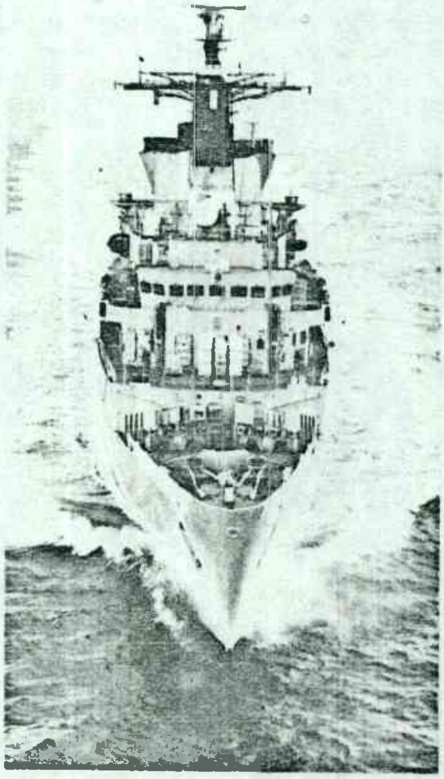
  Royal Navy Sea Harrier was shot down during a British bomraid on the airfield in the Falklands.

Friday, 7

- The Royal Navy looses two Sea Harriers which apparently crashed into the sea without enemy interference after take-off from their carrier.
- British Government announces another total exclusion zone extending 12 miles from the Argentine coast, in which any Argentine ship or aircraft would be attacked.

Saturday, 8

- Further 20 Harrier and Sea Harrier aircraft were transferred with air refuelling to Ascension Island in a record 9 hour flight.
- A number of Nimrod MR-2 maritime patrol aircraft, fitted with inflight refuelling probes, deployed to Ascension Island.
- Royal Navy destroyers and frigates carried out bombardement of Port Stanley airport. During the attack an Argentine Puma helicopter was shot down.



The type 22 frigate HMS Broadsworth was attacked twice and damaged in the South Atlantic. These ships were the only ones to be fitted with Sea Wolf anti-missile missiles.

Tuesday, 11

- A British frigate sinks an Argentine tanker in the Falkland channel.
- British warships carry out extensive bombardements on military installations and the airfield of Port Stanley.

Wednesday, 12

- The liner *Queen Elizabeth II* with 3,000 troops embarked, sails for Falkland Islands.
- British Task Force looses one Sea King helicopter ditching into the sea with no casualties.
- British frigates of the Broadsword class shoot down two Argentine A-4 Skyhawk fighter bombers with new Sea Wolf missiles and claim the ditching of another Skyhawk aircraf.

Friday, 14

- Royal Marines carry out a commando raid on Pebble Island, off the north coast of the Falkland Islands. They landed by helicopters and destroyed six Argentine Pucara aircraft on the ground and blew up an ammunition dump and a radar station.

Monday, 16

- British Sea Harriers attack two Argentine ships, the *Rio Carcarana* was reportedly abandoned by her crew. One Sea Harrier aircraft damaged.

Wednesday, 19

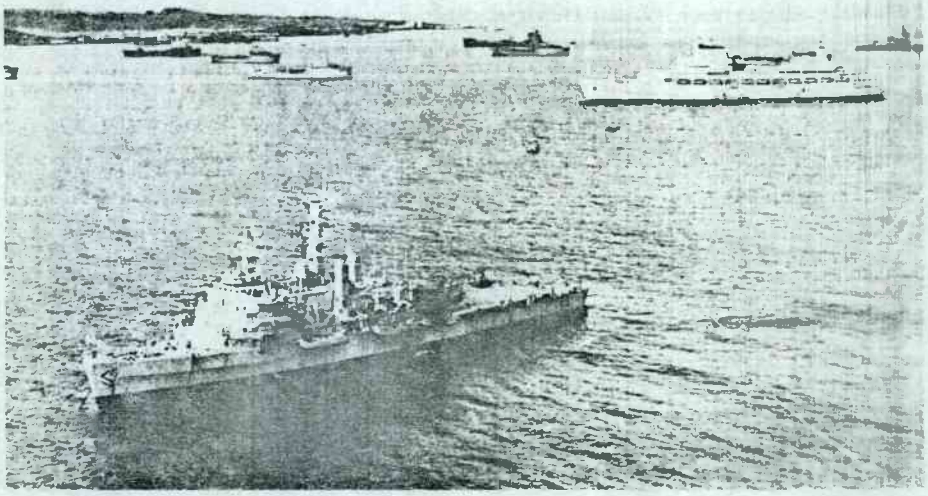
- 20 Harrier aircraft reinforcements arrive in the Falklands area onboard the converted transport ship *Atlantic Conveyor.*

Thursday, 20

- After the failure of all diplomatic efforts to resolve the Falkland crisis, the British Task Force Commander are given orders to re-take the Falklands.
- *Queen Elizabeth II* is believed to be in the Falkland area.
- A Royal Navy Sea King helicopter landed on Chilean territory on Terra del Fuego, near the Argentine border. Crew blew it up and disappeared.

Friday, 21

- British Forces established a bridge head with more than 1,000 troops at San Carlos Bay, 50 miles west from Port Stanley and carried out a number of diversionary raids on other parts of the coast. During the invasion, the British ships supporting the landing encountered heavy Argentine air attacks.



The British Task Force assembles at Ascension Island. In the foreground is HMS Fearless, an amphibious assault ship; behind is the requisitioned P&O liner Canberra; others are 5 logistic landing ships of the Sir Galahad class.

- Five British ships damaged, two seriously. Two British Gazelle helicopters shot down by Blowpipe missiles.
- A Sea King helicopter crashed on take-off from an unnamed British ship with the loss of 19 lives, all from the crack Special Air Squadron.
- One Harrier aircraft reported missing.
- 17 Argentine aircraft were shot down and two helicopters destroyed on the ground during the landing operation.

Saturday, 22

- The British type 21 frigate *Ardent* sinks as a result of Argentine air attack with the loss of 20 lives.

Sunday, 23

- The British bridgehead at San Carlos consolidated with about 5,000 men reported ashore. Three other bridgeheads or strong points reported to have been established on both the two main Falkland Islands.
- The British type 22 frigate HMS *Antelope* damaged during heavy Argentine air attacks off San Carlos she was abandoned and exploded during an attempt to disarm an unexploded bomb in the ships engine room. Several other ships of the Task Force reported to be damaged.
- Six Argentine Mirage and a Skyhawk jet aircraft shot down during the day's combat action. British Harriers attacked the Argentine helicopters in the Falkland Sound and destroyed two of them.

Monday, 24

- Another day of heavy Argentine air attacks on ships in the landing area. Apparently no British ships seriously damaged.
- Eight Argentine Mirage and Skyhawk aircraft shot down.

Tuesday, 25

- National Day in Argentina. Heaviest air attacks of the Argentine Air Force on British ships in the landing area. The Type 42 destroyer HMS *Coventry* heavily bombed and capsized with the loss of 20 men. The Type 22 frigate HMS *Broadsword* slightly damaged. The container ship *Atlantic Conveyor* hit by Exocet missile from a Super etendard aircraft with 11 killed. The ship had to be abandoned.
- Four Argentine jet aircraft destroyed.

Thursday, 27

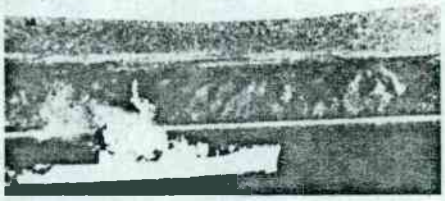
- Second Battalion of British Parachute Regiment with 650 men captured Goose Green and Port Darwin with 1,400 Argentine soldiers. British troops continue to advance towards Port Stanley. British casualties reported 17 men including the Commanding Officer of the battalion, 31 wounded. Argentine casualties not known.

Sunday, 30

- Argentine positions at Port Stanley heavily shelled from the sea by British destroyers and frigates.
- Argentine air attacks on the Task Force north east of Falklands with Skyhawk and Super Etendard aircraft. Argentina reports HMS *Invincible,* one of the Royal Navy's two carriers, out of action. British claim no damage to own ships but report two Argentine aircraft destroyed.
- 1,200 Argentine prisoners of war embarked in a British landing craft and a merchant ship and sent to sea out of the war zone.

Monday, 31

- Further Argentine air attacks on the Task Force. Two British frigates reported that they had shot down two Exocet missiles, but this was not confirmed, however two Super Etendard aircraft had been sighted and launched Exocet's but no British ships hit.



A British anti-submarine frigate of the modified type 42 under attack from an Argentine Mirage fighter bomber during air attacks on the British bridgehead at San Carlos.

June 1982

Tuesday, 1

- British troops gain control of Mount Kent overlooking Port Stanley. Stocks of Napalm bombs were found at Goose Green.

Wednesday, 2

- Two British Harrier Aircraft shot down by shore based anti-aircraft fire, pilots saved.

Thursday, 3

- British aircraft drop leaflets on Port Stanley asking Argentine troops to surrender.
- A British Vulkan bomber with fuel problems entered Brazilian airspace and was forced to land by Brazilian Air Force jet aircraft.

Friday, 4

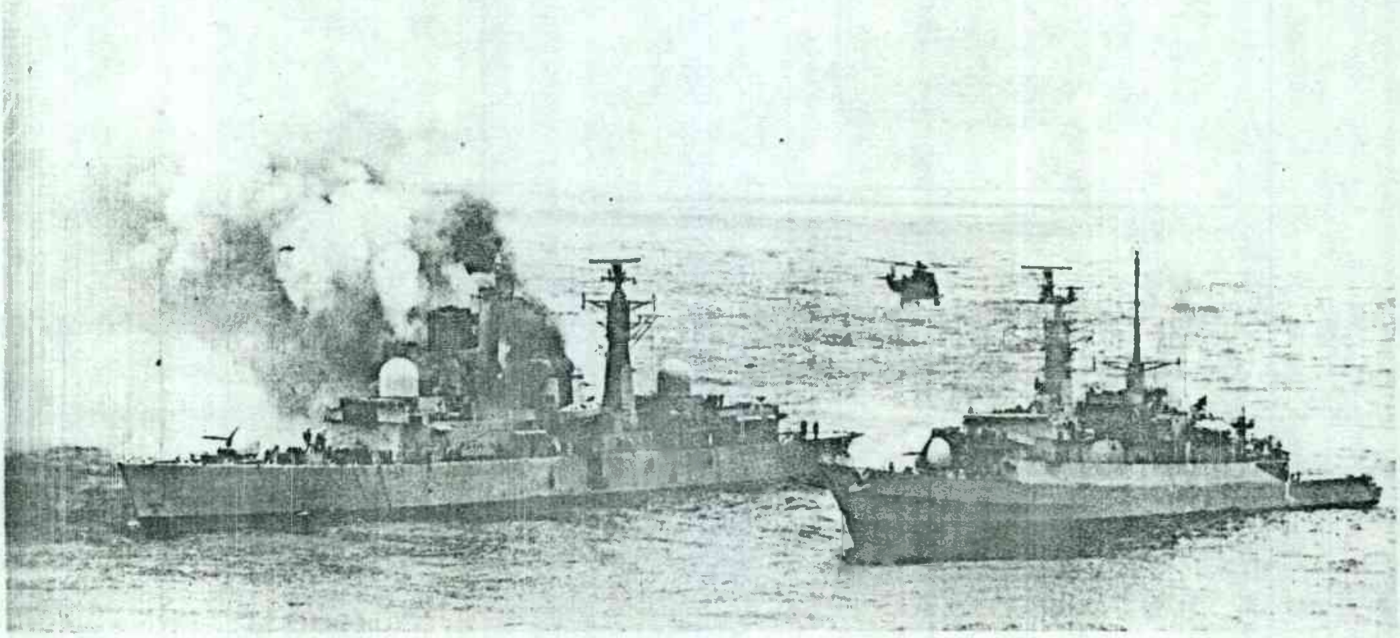
- Britain vetoes UN resolution for a cease fire.

Sunday, 6

- British troops on the Falklands have been reinforced by 3,000 men of the 5th Infantry Brigade, raising the British strength on the islands to about 8,000.

Monday, 7

- *Queen Elizabeth II* reported to be on her way back to U.K.



A British type 21 frigate closes in on HMS Sheffield to give fire fighting support to the destroyer hit by the first AM 39 Exocet missile fired in the conflict. Pennant numbers of British ships were painted over in order to conceal the own order of battle.

STRATEGY AND NAVAL POLICY

Tuesday, 8

- Three British ships, the modified Type 42 frigate HMS *Plymouth,* and the two 3,270 t landing ships *Sir Galahad* and *Sir Tristam* were heavily damaged by Argentine air attacks whilst landing troops and supplies of the 5th Brigade at Fitzroy settlement and Bluff Cove south west of Stanley.
- Eleven Argentine aircraft reported destroyed.
- Argentine C-130 transport aircraft apparently bombed the Liberian Tanker *Hercules* outside the exclusion zone after the ship had failed to comply with the radio warning to steer due west for the Argentine coast. The ship was not employed by the British.

Friday, 11

- British troops advance to within 10 miles of Port Stanley. It was reported that the landing ship *Sir Galahad* was a total wreck and must be considered lost.

Saturday, 12

- British troops launched a surprise attack on Argentine positions outside Port Stanley. Over 400 Argentine prisoners taken.

Sunday, 13

- The British County class destroyer HMS *Glamorgan* hit by an Exocet MM-38 missile fired from the shore with 11 killed.

Monday, 14

- All Argentine forces on the Falkland Islands surrendered.

In an attempt to summarize the facts and to draw initial conclusions, it is at first worthwile to note, that the Royal Navy, at all, was able to put out to sea a considerable Task Force, projecting sea power over a distance of 8,000 miles to the Falkland Islands. It must also be noted that the naval war in the South Atlantic, that commenced with the sinking of the Argentine cruiser *General Belgrano* was the first operation in naval warfare including combat action of this scale for more than 37 years after the end of World War II.

It is much too early to come up with any overall assessments and conclusions. Too little information of too much incertainty are available on the forces and tactics employed by both sides, and of the courses of the various operations. Some considerations, however, can already be made.

The Royal Navy. An exact Order of Battle of the British naval forces in the South Atlantic is difficult to set up. The expeditious build up of the Task Force and the subsequent generation of combat ready units, of support and auxiliary ships which then sailed to the South Atlantic and the requirement to conceal the actual strength of British sea power at the Falklands has led to some confusion of the forces involved. With some certainty the original Task Force, however, can be assumed as follows:

2 aircraft carriers (*Hermes* and *Invincible*)
4 destroyers Type 42 *(Sheffield, Exeter, Coventry, Glasgow)*
2 destroyers County class *(Glamorgan, Antrim)*
3 frigates Type 22 *(Broadsword, Brilliant, Battleaxe)*
4 frigates Type 21 *(Antelope, Ardent, Atlacrity, Arrow)*
2 frigates Type 42 modified *(Plymouth, Yarmouth)*
2 assault ships *(Intrepid, Fearless)*
3 nuclear powered submarines *(Splendid, Spartan, Sceptre)*

Reinforcements included an unidentified number of Leander class frigates and nuclear submarines. Royal fleet auxiliary included initially at least four tankers, two fleet replenishment ships, two small support ships and five landing and logistic ships. In addition to that a large number of civil ships of various size including liners, ferries, Ro/Ro-ships, tankers, trawlers and tugs were chartered and/or requisitioned.

Aviation forces included up to 32 Royal Navy Sea Harriers, some 20 to 30 Royal Air Force Harriers, 18 Sea King helicopters, a number of shipborne Lynx and Wasp helicopters, and a number of Nimrod early warning and maritime patrol aircraft based at Ascension Island. Also a number of Gazelle helicopters were available on the carriers.

The Argentine Navy. Apart from the ill fated sortie out to sea of the cruiser *General Belgrano,* the Argentine warships played no part in the battles at all. The submarine *Santa Fe* was beached and captured when the British invaded South Georgia, and one patrol craft was sunk by British helicopters.

While the British nuclear powered submarines kept the Argentine fleet in their home waters or ports, the remaining Argentine submarines worried the British Task Force. The *Santiago del Estera,* sister ship of the *Santa Fe,* was believed to be non-operational throughout as she was refitting. The German built *Salta* and *San Louis,* however, were believed to be at sea. They posed a real threat to the British Task Force. One can understand the Argentines not wishing to risk their surface ships in the known presence of nuclear-powered attack submarines and superior surface force, but it is not known why the submarines did not make any effort to attack.

Argentine aviation force included both aircraft from the Navy and the Air Force. All of them were operating at the edge of their range. It is not known exactly how many aircraft the Argentines had fitted with air refuelling probes and to what extent the aircraft could have been employed from the Falkland Islands itself. The Argentine Air Order of Battle was believed to include.

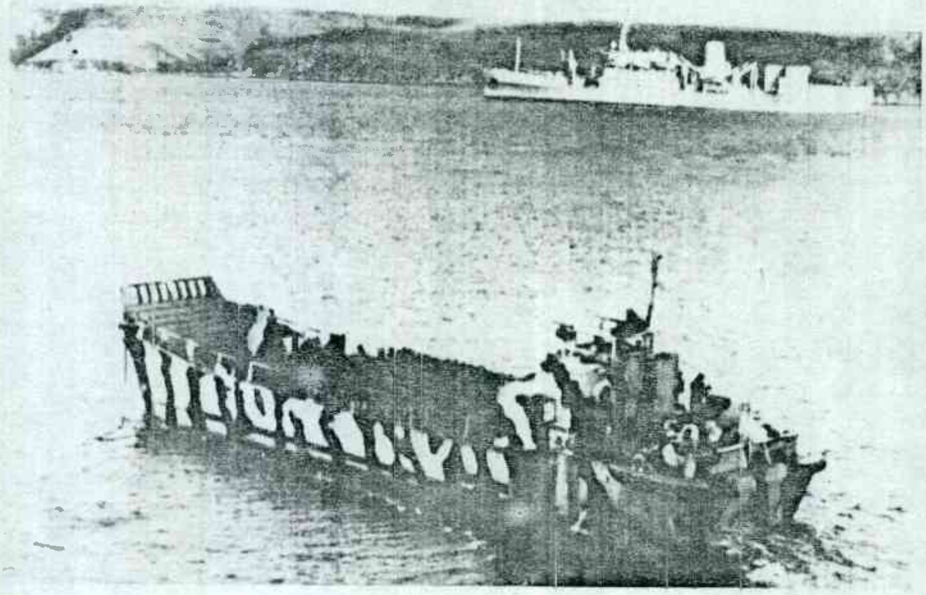
9 Canberra long range bombers
45 Pucara counter insurgency aircraft
68 A-4 Skyhawk maritime attack aircraft
5—10 Super Etendard carrier based attack aircraft.

It is unknown how many of their armed helicopters the Argentines had transfered to the Falklands.

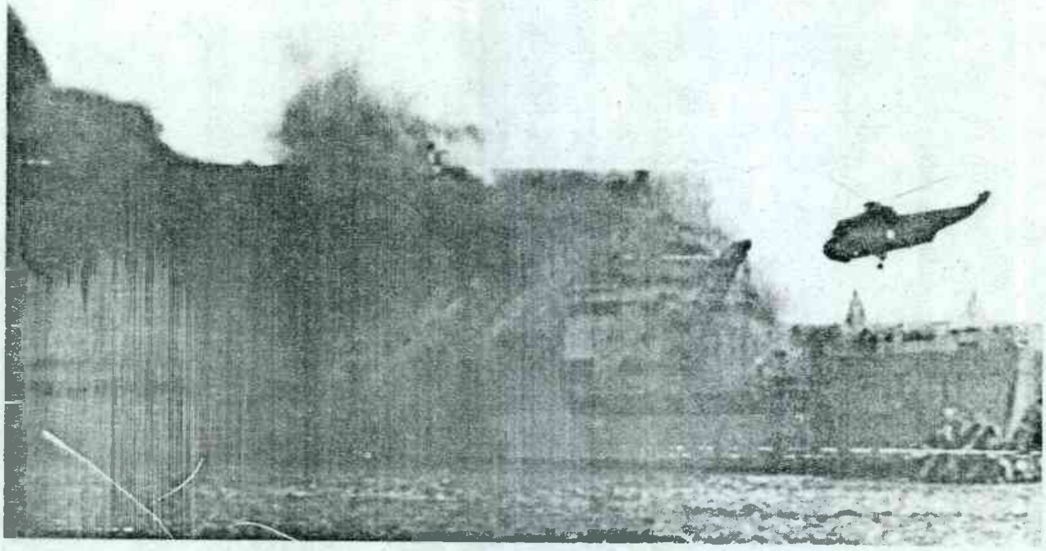
Combat actions and losses. Undoubtedly the greatest danger to the British ships were the Argentine air attacks in which both, Exocet missiles and bombs, were employed.

There were three attacks made by Super Etendard aircraft using the Aérospatiale AM-39 Exocet missile (range 50 to 70 km).

The first was on HMS *Sheffield*. Two missiles were launched, one missed and the other hit right in the center of the ship about 2 m above the water line. Apparently the ship had no warning, either of the approach of the aircraft which flew very low, or of the approach of the missile until it was sighted about 4 seconds before it hit. There are some reports that the warhead did not explode, others say that it had a delay fuze and exploded well inside the ship knocking out the operations room and the damage control headquarters. A major fire, caused obviously by the residual fuel of the missile, rapidly spread by the very inflammable insulation of the electric cables. The fire took hold of practically the entire ship and eventually she had to abandoned. She was later taken in tow, finally sank in rough weather. 20 lives were lost.



Royal Marines head for the shore in a landing craft during a lull in the air attacks on the troop transport Canberra off the Falkland Islands.



A Royal Navy Sea King helicopter during rescue mission to pick up survivors from the blazing amphibious landing ship Sir Galahad.

The next attack was on the *Atlantic Conveyor,* a container ship. She was screened by a number of frigates who apparently detected the approaching missile, but it still managed to hit its target. Again a Super Etendard had launched two missiles of which only one hit. 11 men, including the ship's master, were killed.

The third attack was on Sunday May 23 and was on a carrier battle group who were some 150 nautical miles north east of the Falklands and believed they were outside range of the Super Etendards. It is now thought that the aircraft must have been fitted for air refuelling and refuelled on the way home. Three Exocet missiles were launched and two were diverted by two frigates on the screen, presumably by ECM. It is not known what happened to the third missile.

Finally, one Exocet missile was launched from a shore battery and hit HMS *Glamorgan* whilst she was bombarding the Port Stanley airfield on the night of 12/13 June. Obviously the battery had only just been installed as ships had been bombarding Port Stanley night after night for several days and had not been hit. The missile hit about 2 m above the water line and passed through the ship without exploding. The damage was not great but 11 men were killed.

The bombing attacks at San Carlos and in the Falkland Sound were carried out at a very low level and at maximum speed. The aircraft took full advantage of the cover afforded by the Falkland hills and approached from below them, skimming over the crests and diving down at high speed onto the ships. It was not possible for them to use air-to-ship missiles, such as the Argentine built Martin Pescador (range 2.5 to 8 km) or French AS 30s (range 10 to 12 km), because of the narrow waters. Similarly the surrounding hills prevented the British ships from detecting the aircraft by radar and from

27

using their long range SAMs, such as Sea Dart and Sea Slug. The radar pickets were very exposed being outside the Sound, but in all cases (except for the *Sheffield*) the aircraft still attacked by approaching from the West Falkland direction below the hills.

The attacks were very gallantly carried out and well pressed home. The aircraft were Mirage IIIs and Skyhawks. In all, three ships were sunk and one completely wrecked, three more were badly damaged. The ships sunk were the Type 42 destroyer *Coventry* and the Type 21 frigates *Ardent* and *Antelope*. Ships damaged were the type 42 class destroyer *Glasgow,* the 22 Type frigate *Broadsword* and the frigate *Plymouth,* the landing ships *Sir Tristram* and *Sir Galahad* the latter of which was so badly damaged that she had subsequently to be scuttled.

The initial landing at San Carlos achieved complete surprise and met with only slight resistance. Surprise was probably helped by the fact that for days previously commando type raids had been made on various parts of the coast and the Argentines found it difficult to determine which was a major landing and which just a raid. Further, to move troops rapidly across the island to meet a threat was almost impossible due to the soft biggy ground. The British took enormous risks, anchoring their troop carrying ships in San Carlos Bay, including the very large curise liner *Canberra*. The ships were not attacked during the initial landing, but it was during the landing of the stores and equipment, which took some days, that the attacks matured.

Some 250 British men were killed on sea, land and in the air. The cost of the whole operation is reckoned to have cost Britain £ 500 million.

Argentine casualties are not known, but are thought to be in excess of 700 men, plus, of course, the wounded and nearly 12,000 prisoners. The financial cost to Argentina must be enormous. All the Argentine weapons on the Falklands were handed over to the British and included a number of vehicles of various types, four Roland anti-aircraft missile systems, a number of anti-aircraft guns and 105 mm howitzers, a tremendous amount ot ammunition, including a stock of dum-dum small arms bullets and some napalm bombs.

British aircraft losses are believed to be 9 Harriers and 11 helicopters, some of these were due to accidents and not to enemy action. Argentine aircraft losses amounted to 29 Skyhawks, 23 Mirage, 9 Pucaras, 9 helicopters, 5 attack trainers, 3 light aircraft, 2 Canberra bombers, 1 C-130 transport aircraft.

Lessons learnt. It is too early yet to be able to assess the lessons learnt, but on what information is available at the time of writing (18 June) a few major points have emerged.

The lack of AEW aircraft (or indeed of any long range maritime patrol aircraft) was sorely felt by the British ships. The Argentine aircraft came in very low and the older ship's air warning radars were quite unable to detect them, which is the reason why *Sheffield* was not even at action stations when she was hit. It now also appears that at least one large merchant ship broke the sea blockade and managed to reach Port Stanley. Given adequate air patrols over the sea this would not have occurred.

Air launched anti-ship missiles pose an enormous threat and ships at sea will never apparently be safe in the future without adequate air cover. It also seems probable that whilst one ship may be able to divert a missile by ECM from striking her, it does not necessarily follow that the missile may not be able to continue and use its radar to find another nearby ship. Thus ships without their own ECM and/or anti-missile guns or missiles (such as merchant ships in convoy) may still be very vulnerable, however well they are screened.

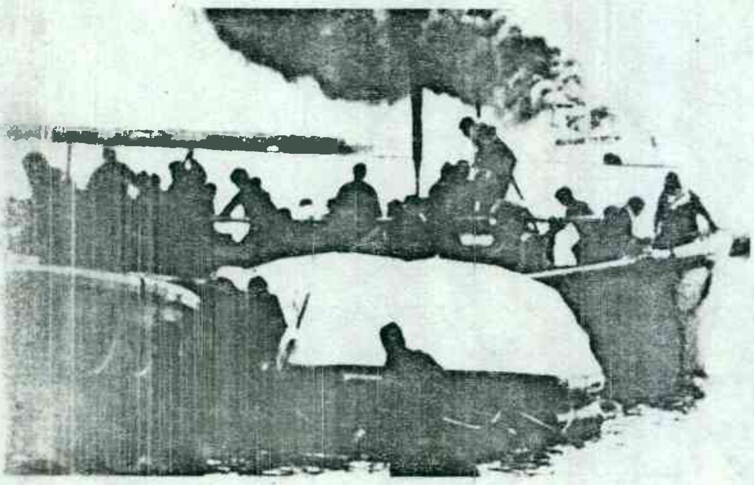
British ships suffered severly from fire, largely due to the insulation on electric cables being highly inflammable, but also due to the presence of other inflammable materials onboard, such as foam rubber mattresses and wooden furniture.

Sea Cat as a close range weapon against aircraft or missiles did not appear very effective. Sea Wolf, on the other hand certainly proved its worth, but it is not known how many Exocets (if any) were shot down by it.

Long range anti-aircraft missiles, such as Sea Dart and Sea Slug apparently only shot down a few aircraft, but this was probably due to the Argentinians' low flying tactics and the use of land cover.

The Sea Harriers were resoundlingly successful. Not one Harrier or Sea Harrier was shot down in air-to-air combat, but the bombing of the Port Stanley runway by Harriers and the occasional Vulcan cannot have proved very effective as it is now reported that the Argentines continued to receive supplies by air, including landing C-130s on at least two occasions. One Harrier pilot on television told of how, when bombing the runway, he saw on his radar warning receiver that a Roland radar had locked onto him but he was able to avoid the missile by violent monoeuvres at which the Harrier is excellent.

J. M.



Survivors from the heavily crippled Sir Galahad were rescued with lifeboats and rafts from sister ship Sir Tristram in San Carlos Bay.

THE FALKLAND ISLANDS — FURTHER INFORMATION

The British Ministry of Defence published on 5 August a paper called The Falkland Islands Operation — An Interim Commentary of Equipment Matters. This, together with some other unattributable, but undoubtedly correct information has enabled us to piece together further details of the information given in the report in Naval Forces IV/82 and in some cases to correct it.

Air Warfare

There is no question but that the very gallant Argentine Air Force very nearly so decimated the British Naval Task Force that the whole operation might have had to be abandoned. British losses were given in our last report but here is a summary of them.

Ships Sunk

2 Type 42 destroyers *(Sheffield, Coventry)*
2 Type 21 frigates *(Ardent, Antelope)*
1 large container ship *(Atlantic Conveyor)*
1 Landing Ship *(Sir Galahad)*

Severely Damaged

1 Type 42 destroyer *(Glamorgan)*
1 Type 22 frigate *(Broadsworth)*
1 Rothesay Class Frigate *(Plymouth)*
1 Landing Ship *(Sir Tristram)*

Nevertheless the Argentine Air Force suffered grievous losses of aircraft which are now estimated as a total of 109 which included 31 Skyhawks and 26 Mirages. Preliminary figures indicate that these losses were partly accounted for by the following British weapons:

Sea Harriers using Sidewinder missiles	27 aircraft
Sea Wolf close range AA missiles	5 (but only two ships were fitted with it)
Sea Dart long range AA missiles	8
Sea Cat short range AA missiles	6
Blowpipe fired from the shore	8
Rapier fired from the shore	13 (only in action after the landing on 21 May)

67

On some days Argentine air losses were as many as two thirds of the aircraft despatched. It is noteworthy that the Argentine Army also used the hand held Blowpipe missile and shot down at least two British helicopters with it. They also used the U.S. Roland Missile, but only accounted for one British aircraft with it.

The British ships found the lack of airborne early warning (AEW) a great disadvantage. In addition the ships mostly operated very close to the Islands and the Argentine pilots took full advantage of this and attacked from below the cover of the land, thus the ships own early warning radars were of little use. *HMS Illustrious*, who sailed for the Falklands to replace the *Invincible* on 3rd August is carrying two Sea King helicopters fitted with the excellent airborne surveillance radar, Searchwater, as used in the Nimrod long range reconnaissance aircraft, and will be able to provide AEW should it ever now be required.

Exocet Attacks

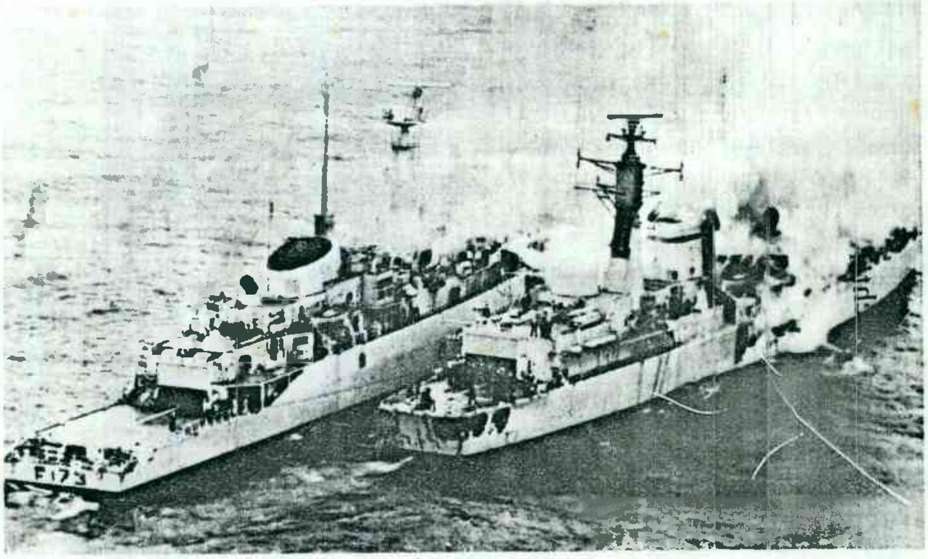
The French Aerospatiale Exocet AM39, five of which were launched by the Argentine Super Etendards, is undoubtedly effective when it hits the target, but in fact only two ships were hit by these missiles — *Sheffield* and *Atlantic Conveyor*. Further, contrary to all reports at the time, the Exocet which hit the *Sheffield* failed to explode and the tremendous fire which gutted the unfortunate ship was started by the missile's rocket motor fuel igniting and setting fire, primarily, to the electric cable insulation.

The Exocet which hit the *Atlantic Conveyer* was in fact launched at the carrier *Hermes* who was escorting the *Conveyor* and was some two to three miles distant. *Hermes* successfully decoyed the missile away from herself by the use of chaff, but the missile was able to lock-on to the *Atlantic Conveyor*, which, being a large ship, presented a very good radar target, but of course she had no chaff launcher or other ECM.

This was mentioned in our previous report, but it is now evident that such a possibility had not previously really been thought of. There is talk now of having to arm all merchant ships, particularly those sailing in convoy, with their own methods of self protection by ECM, including chaff launchers. If this proves impracticable, it would appear that, anyhow when protecting convoys, warships must shoot down missiles; something that many naval officers have always advocated as the only possible solution. In this connection, it is interesting to note that the *Illustrious* now on her way to the Falklands has been fitted with the US Phalanx anti-missile gun.

The other three Exocets were successfully diverted from their targets by ECM, which included chaff, but one Exocet was launched from shore and hit, but did not sink, the Type 42 destroyer *Glamorgan*.

As mentioned in our previous report it is not clear why *Hermes* was accompanying the *Atlantic Conveyor*. The Task Force Commander from the very start had said it was his intention to keep the carriers outside the range of Argentine shore based aircraft. It would appear that the attack by the Super Etendards surprised him, as he evidently thought he was outside their



The Type 21 frigate HMS Arrow renders fire fighting support to HMS Sheffield which burns fiercely after being hit by a single AM39 Exocet missile. The warhead of the missile did not explode but the residual fuel of the missile motor caused the fire.

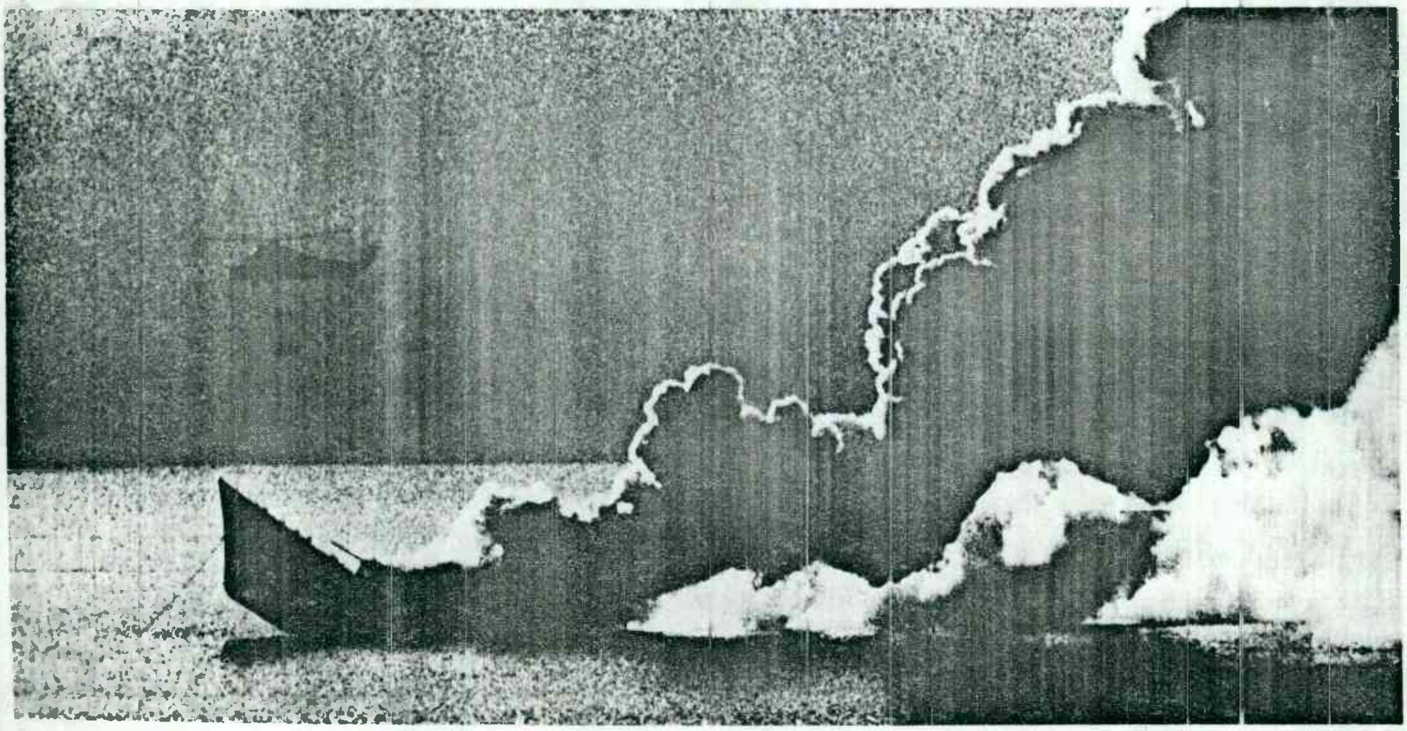
range. It can only be assumed that either they had fitted long range drop tanks or had been converted for air-to-air fuelling unbeknownst to the British. In fact this was not the only time the carriers got within range of the Super Etendards because on 31 May the carrier battle group was apparently again attacked by Exocet missiles which fortunately missed or were decoyed away.

Other Items of New Information

Old Torpedoes Used. It was originally reported that the cruiser *General Belgrano* was sunk by Britain's latest type of submarine launched torpedo, the Mark 24 Tigerfish fired by the SSN *Conqueror.* In fact it turns out that she used two old Mark 8 torpedoes, which are obsolescent but are still carried by SSNs for use against easy target surface ships.

Mining. The entrance to Stanley harbour was mined by the Argentinians, but the British MOD had requisitioned five trawlers and fitted them up with wire sweeps and they were soon able to clear the minefield.

Argentine Submarines. The British, apparently, do not know to this day what happened to the two modern German submarines deployed by the Argentine Navy. But their very existence represented a threat which had to be met. Constant sonar watch had therefore to be kept by both ships and helicopters. This put a considerable strain on the sonar equipments but all the sonars operated with few breakdowns, particularly the latest equipment, the Plessey Type 2016 fitted in some of the modern frigates. It had virtually no failures in spite of working continuously for up to 6 weeks with no respite.



A Wessex helicopter hovers overhead as HMS Antelope, a Type 21 frigate, slips beneath the waters of Ajax Bay. She was hit by Argentine air attack, and sank after an unexploded bomb went off during an attempt to defuze it.

Communications. Communications to and from the UK were conducted by the few ships fitted with shipborne satellite terminals via the US Comsats, certain channels of which were placed at the disposal of the Task Force. The British MOD commented, "The success of command, control and communications (C^3) equipment was one of the outstanding features of the Falkland Islands despite the fact that it would be hard to find a part of the world capable of providing a more demanding test."

Naval Guns. Nearly all the British warships were equipped with one, or occasionally two, Vickers Mk 8 4.5 inch gun which was excellent for bombardment purposes but of little value against low flying air attacks. In fact no aircraft was shot down by these guns. However, by concentrating a number of ships off Port Stanley an effective sea bombardment of the airfield and in general support of ground operations was carried out almost daily (or rather nightly) during the later stages. Preliminary assessments indicate that the bombardments contributed significantly to the collapse of the Argentines' moral.

Refuelling of ships at sea. This was carried out by the now standard alongside method and even large ships like the *Canberra* and the *Queen Elizabeth II* had been fitted for it and were successfully refuelled on a number of occasions. However, owing to the fact that British destroyers and frigates have to keep their fuel tanks at no less than half full for stability reasons, it meant that refuelling had to be carried out very frequently and this slowed the rate of the advance of the Task Force to only about 15 knots. Thus the voyage from the UK to the Falklands took longer than was expected.

The British ships are of course built for a European war and were not expected to have to spend so much time at sea or in getting to and from the operational area. Whether it will be considered worthwhile modifying them or changing the designs of new constructions remains to be seen.

Survivors of the HMS Sir Galahad air attack come ashore as the landing craft blazes in the background.

Harriers. The Task Force originally sailed with 22 Sea Harriers embarked, these were augmented by 6 more brought out from the UK by the *Atlantic Conveyor* and later 14 RAF Harriers GR3, which are designed for ground attack, flew out via Ascension, using "in-flight" refuelling, something they had never done before. They proved invaluable and soon took to operating from carriers, primarily in the ground attack role, but also demonstrating their ability to defend themselves in air-to-air combat.

Only one per cent of planned Sea Harrier sorties were not achieved through unserviceability, although some 1500 Sea Harrier sorties and some 150 Harrier GR3 sorties were flown. No Harrier of either type was lost in air-to-air combat and only five to ground fire.

"The Harrier", said a British MOD spokesman, "showed itself to be a true multi-role aircraft. The outstanding capability, versatility and performance of the Sea Harrier led to a remarkable success in air combat and an easy transition to anti-ship and ground attack role."

Fire. A great deal of damage to the British ships was caused by fire. There was no doubt that the ships were far too full of inflammable material, particularly wooden chairs and tables, bunk mattresses, carpets and all the furnishings of a peace time navy. The plastic insulation round the electrical cables also proved very imflammable. This is certainly one aspect of the operation which will now have to be studied very closely by British ship constructors and naval officers. It has already been announced that no future ships will be built with aluminium alloy upperworks. However, there is more to it than this. The Type 42 destroyers sunk — *Sheffield* and *Coventry* — both had steel upperworks.

Unexploded Bombs. A great deal has been made in the Press on the fact that so many Argentine bombs failed to explode, but it was quite apparent to the men on the spot that were no faults in the bombs themselves. The Argentines only had ballistic, but no retarded bombs. Ballistic bombs are normally delivered in a pop-up or dive profile and released from the aircraft at relatively high altitudes (2,000 to 5,000 ft) depending on the aircraft's dive angle and delivery speed. This method gives the bomb a relatively short flying time from release to impact and allows the aircraft to escape from the exploding bombs fragmentation envelop. Retarded bombs may be delivered from a high speed, low-level profile. After release (30 to 100 ft) the bomb unfolds a retarding device, normally a parachute or fins, increasing the bomb's time of flight and delaying time of impact, thus allowing the aircraft to be some safe distance away when the bomb hits the target. In both methods bomb fuzes will start to "arm" after some time has elapsed following the release in order to prevent unitntentional explosion in the vicinity of the aircraft. Normally a small propellor attached to the fuze will start rotating after release and after it has rotated through a certain number of revolutions it sets the fuze in the "ready to explode" position, in other words the fuze is "armed". The Argentine pilots were forced by the British ships air defences to carry out their attacks at very low levels, thus their ballistic bombs simply didn't have enough time "to arm" during their short flying time and therefore failed to explode.

The liner Queen Elizabeth II returns from the South Atlantic. Over 50 ships, from 33 companies, were taken up from trade and carried, modified in a matter of days, over 100,000 tons of freight, 9,000 personnel and 95 assorted aircraft into the operations area.

Logistic Support

Finally the official British "Commentary" had this to say on the logistic support without which the operation could never have taken place.

The lines of communication stretchched 8,000 miles from the UK base, an average of 21 days sailing time. The logistic problems werde dealt with by the following:

☐ The successful use of ships taken up from trade (STUFT). Over 50 ships were taken up from trade — 673,000 gross tons — from 33 companies. These ships, modified in a matter of days to be capable of refuelling at sea and many to take helicopters, carried over 100,000 tons of freight, 9,000 personnel and 95 assorted aircraft.

☐ The only airfield that could be used was at Ascension Island, 3,500 miles from the Falklands. This permitted shipping time to be saved by flying personnel and freight there for loading onto ships bound for the Falklands. It also gave the British a limited air drop capability for emergency resupply. By the end of the operation some 5,600 personnel and 7,500 short tons of stores had been flown to Ascension using over 17,000 flying hours of RAF C 130s and VC 10s.

☐ Air-to-air refuelling played an important role in offensive air operations and logistic support. During the campaign, rapid developments were made in our techniques and capability and many aircraft, including Nimrod maritime patrol aircraft and C130s, were converted for air-to-air refuelling. 35 Hercules re-supply drops for the task force were undertaken with an 8,000 mile round trip lasting over 25 hours. Nimrods flew about 150 sorties from Ascension Island, some of up to 19 hours duration. Harrier GR3s were deployed direct from the UK to Ascension Island and from there direct to the deck of *HMS Hermes* in two 9-hour legs. Vulcan bombers attacking military targets in the Falkland Islands from Ascension were refuelled on both outbound and inward legs by Victor tankers during each 15-hour round trip." (J.M.)

APUNTES DE LA

CONFERENCIA DEL GENERAL JEREMY MOORE Y DEL ALMIRANTE SANDY WOODWARD EN EL PENTAGONO (NOV/DIC 1982)

1. La reacción inicial de GRAN BRETAÑA se basó en los planes de la OTAN. Tuvieron suerte con la fecha, ya que varias unidades se hallaban en operaciones en el Mediterráneo en ese momento, por lo cual no solo se hallaban alistadas y en navegación, sino tambien más próximas al Teatro de Operaciones.

2. Al iniciase el conflicto, no disponia prácticamente de ningun tipo de información referente a nuestras FF.AA. (Fue solicitada a los EE.UU. durante el desarrollo de las operaciones).

3. Consideraban que la pérdida de uno o ambos portaviones hubiese sido fatal para la Fuerza de tareas.

4. Palabras textuales del Almirante WOODWARD, respecto a la mayor preocupación de la flota: "Yo sabía que tendriamos un grave problema ante un ataque conjunto aéreo y naval argentino." Por fortuna (para ellos) esto no ocurrió.

5. La fecha del desembarco en SAN CARLOS fue inicialmente fijada para el día 16 de mayo, pero por meteorología debieron hacerlo recien el día 21. (Techos Bajos)

6. Al llegar a la Zona de Operaciones los dos principales problemas de tipo operativo de Task Force eran el mantenimiento de la iniciativa y de la moral del personal.

7. En el ataque y recuperación de Grytviken, procuraron lograr una ventaja psicológica, aunque perdieron dos helicópteros en el intento, destruidos por razones meteorólogicas adversas (fuerte viento) antes de entrar en contacto con los argentinos.

8. EL BELGRANO fué hundido para evitar un movimiento de pinzas hacia la Task Force, ya que el portaviones 25 de Mayo se hallaba al norte. Estaba por entrar a aguas bajas, y deseaban hacer algo dramático. Pensaron que los argentinos iban a negociar, pero el hundimiento del Sheffield les dió la pauta que se hallaban ante un verdadero enemigo.

9. El error más serio cometido por la FAA fúe el de atacar a los buques de guerra y no a los transportes.

10. La Fragata tipo 42 "Coventry" fué alcanzada por 3 bombas de 1.000 libras y se hundió en solo 30 minutos.

11. Hubo 5 ataques con aviones Vulcan a Puerto Argentino, que arrojaron 63 bombas de 1.000 libras. Los Harrier lanzaron 147 bombas de este tipo; y hubo aproximadamente 2.000 disparos de artilleria naval. El propósito del bombardeo era hostigar y desmoralizar a los argentinos.

///

12. Informaron de un total de 27 bajas en combate aire/aire.

13. Rehusaron hablar de los combates nocturnos del 11/12 y del 13/14 de junio.

14. Hicieron incapié que en las tropas del EA existían 3 tipos diferentes de raciones, según la jerarquía. Esto por supuesto no ocurría en las tropas británicas.

15. El submarino nuclear "Gonqueror" lanzó desde 1300 yardas dos tropedos tipo MK-8 (II Guerra Mundial).

16. El hundimiento del Sheffield se debe a un error de la tripulación. Luego por medio del "chaff" podían desviar a los misiles Exocet.

17. Admiten el derribo con misil Roland a un Harrier que volaba debajo de 14000'.

18. Tenían en cada portaaviones dos Harrier con el piloto en cabina listo para despegar; y dos pares más en alerta en cubierta (2 a 5 minutos, y 2 a 20 minutos).

19. Dicen que la FAA debió volar demasiado bajo para evitar a los misiles Sea Dart, y que por esta razón las bombas no explotaban.

20. En San Carlos, la FAA perdió entre el 30 y 50% de los aviones en cada ataque.

21. La táctica de la flota era atraer a los aviones de la FAA y destruirlos antes del asalto anfibio.

22. Calcularon que los aviones argentinos tenían 3 a 4 minutos de permanencia sobre Puerto Argentino, y mantuvieron los portaaviones a 440 n/m de Río Gallegos por esta razón. Luego del ataque al Sheffield, los retiraron a mayor distancia.

23. De una fuente naval argentina, ellos sabían cuando despegaban los aviones de la FAA hacia las islas, pero NO cuando llegaban a estas.

24. Derribaron 40 aviones entre el 21 y el 25 de mayo.

25. A partir del 21 de abril en que detectaron un avión B-707 de la FAA en vuelo de reconocimiento, mantuvieron un Sea Harrier en cubierta alistado para interceptarlo se se presentaba nuevamente, cosa que no ocurrió.

26. Los pilotos de Sea Harrier pasaban 8 a 10 horas sentados en cabina. Cada avión hacía entre 4 y 5 salidas diarias.

27. Al estar a 100nm de la zona de operaciones, los Harrier tenían 40' de autonomía, y cuando estaban a 250 millas, 10'. Mantenían el 80% de los aviones en servicio.

28. Admiten 2 aviones derribados por la artillería antiaérea y 4 accidentados.

29. Informaron que 17 aviones de la FAA fueron derribados por el misil Sidewinder, 8 por el Sea Dart, 10 por el Sea Cat y 7 por

armas automáticas.

30. El C-130 derribado el día 1 de junio, fue detectado a una altura de 7/8000 pies, 40 nm al NW de Edison Rock (Boca norte del estrecho de San Carlos). Dos Harrier se acercaron a investigar hasta 2 nm del Hércules, uno de ellos lanzó un misil Sidewinder que quedó corto, volando a 300' de altura, el otro misil lo alcanzó en el plano derecho. Como no tenían combustible suficeinte, lo derribaron con cañones para asegurarse. No hubo posibilidad de sobrevivientes.

31. No se explican porque la FAA no intentó alargar la pista.

32. Se sorprendieron entre lo que consideraban que un avión era capaz de hacer y entre lo que realmente llegaba a hacer. También fue una sorpresa el ver los M-V con tanques de 1700 litros.

33. Tienen dos Pucarás en evaluación en Gran Bretaña. En la audiovisual se observaba el N° 15 en la compuerta de la rueda de naríz.

34. En Malvinas quedaron muchos aviones en servicio.

35. Muchas bombas de la FAA perdían sus aletas de cola en su trayectoria.

36. Fuerzas británicas en Puerto Argentino al día 1°dic 82: 800 infantes, 2700 ingenieros de combate más personal de apoyo; un Escuadrón de F-4 (10/12 aviones) un Escuadrón de Harrier; 2 KC 130; 8 helicópteros; 8 Unidades de misil S/A Rapier; 2 submarinos 3/4 buques de guerra; la pista extendida a 5.900 pies de un proyecto para 7100 pies. En Georgias hay 50 hombres.

Nota del informante (Oficial Jefe de la USAF):

Considera que es indispensable que los argentinos en información ahora pues se duda de los informes que pasan los británicos. Con información adecuada se podría hacer caer al gobierno de la Sra. TATCHER (Ej.: presencia de tropas inglesas en el continente durante el conflicto.).

LECCIONES E IMPLICANCIAS DEL CONFLICTO POR LAS ISLAS MALVINAS

INTRODUCCION

El conflicto de las Islas Malvinas fue la primera guerra verdaderamente naval desde el conflicto en el Pacífico en la 2da. Guerra Mundial.

Al tratar de relacionar las lecciones - y hay muchas para aprender del conflicto por las Islas Malvinas - con un conflicto potencial con la Unión Soviética, necesitamos primero considerar la guerra en términos absolutos y luego considerarla a la luz de las capacidades de la Unión Soviética.

La lección esencial de las Malvinas es la confirmación de que hubiésemos estado bien preparados para un hecho similar.

La armada de los Estados Unidos es apropiada para acciones de largo alcance de este tipo en cualquier lugar del globo.

La mayor parte de lo que ocurrió confirma los supuestos adoptados en nuestro programa de expansión naval.

Nuestros esfuerzos se basan en casi 40 años de experiencia en operaciones navales, posteriores a la 2da. Guerra Mundial, durante la paz o en hostilidades, con operaciones amplias y sostenidas en Europa, Asia y en el Océano Indico, a menudo bajo tensas condiciones regionales y en estrecha proximidad de las fuerzas de operaciones soviéticas.

Los hechos ocurridos diariamente en el conflicto de las Malvinas están siendo estudiados con gran detalle por sus lecciones en muchas áreas importantes. El Almirante SMALL, el General KELLY y yo trataremos los más relevantes incluyendo los tres acerca de los cuales el Comité ha expresado preocupación especial.

///.

PERSONAL

Como en casi todas batallas recogidas en la historia documentada, la actuación, el entrenamiento y la moral del personal involucrado fueron los determinantes mas importantes del resultado. Las Fuerzas argentinas confiaron excesivamente en la conscripción y tenían un nivel de experiencia muy bajo. Sus Fuerzas Armadas son entrenadas principalmente para seguridad interna y defensa de fronteras.

Las Fuerzas Británicas, a semejanza de las estadounidenses están integradas enteramente por voluntarios. Ellas poseían un nivel de experiencia considerablemente mayor. Su entrenamiento y ejercitación se encuentran orientados para el combate contra Fuerzas Armadas soviéticas, más numerosas y sumamente armadas. Los británicos participan generalmente en una amplia variedad de ejercicios militares ofensivos y defensivos de la OTAN. La actuación y moral del personal fue alta por igual en todas las unidades de las Fuerzas Británicas.

Los pilotos de la Armada y Fuerza Aérea Argentina actuaron en forma extramadamente efectiva, demostrando un alto grado de destreza y coraje. La mayoría de los 12.000 soldados argentinos de tierra, eran jóvenes conscriptos del ejército inexpertos. Los aproximadamente 1.000 marinos argentinos que tomaron parte en el conflicto mostraron un nivel de experiencia y moral considerablemente más alto que el de sus compañeros del Ejército. La comparación entre las planificaciones de Estado Mayor, apoyo logístico, empleo de tropas y circunstancias generales de combate de las tropas terrestres indican una ventaja británica sustancial en lo que respecta a liderazgo antes y durante la batalla.

INTELIGENCIA

Luego del tema del personal, el de inteligencia parece haber sido el determinante más importante del resultado de la batalla.

///.

-///.

Proveniente de fuentes técnicas y otras fuentes, las Fuerzas Británicas tuvieron a su disposición una información sustancialmente mejor en lo que hace a los niveles del poder argentino y los despliegues, las tácticas e intenciones que las Fuerzas Argentinas tenían con respecto a las del Reino Unido.

Algunos observadores entendidos se atreven a decir que sin ese elemento sustancial, el resultado se hubiese invertido. La experiencia de las Malvinas ha mostrado la necesidad de tener información exacta y actualizada sobre las capacidades de los sistemas de armas y de sensores en todo el mundo, ya pertenezcan a aliados o a adversarios potenciales, como así también poseer creciente empeño en la recolección y análisis de información acerca de todas las amenazas potenciales, no solamente sobre la amenaza mayor, la Unión Soviética.

DEFENSA EN PROFUNDIDAD

Existen limitaciones obvias al extrapolar comparaciones útiles de un conflicto muy limitado. Solamente se lanzaron cinco misiles anti-barcos y únicamente durante raids diurnos, contra fuerzas marítimas que carecían de cobertura aérea. El éxito repetido de la aviación argentina al penetrar las defensas británicas y atacar las fuerzas de mar y tierra, provee de una base razonable para extraer algunas lecciones. La flota británica careció de una verdadera defensa aérea en profundidad, incluyendo la clave esencial de una alarma aérea temprana y una defensa aérea de largo alcance con capacidad de misiles múltiples. Ninguno de los aviones que con base en territorio continental argentino acertaron a los barcos británicos, pudo haber hecho cosa semejante si hubiesen existido portaaviones ampliamente pertrechados. Una vigilancia aérea acabada, interceptores, aviación antisubmarina y bombarderos de ataque (para todo tiempo) hubiesen marcado una diferencia. Los británicos se vieron trabados además por la falta en su flota de radares modernos, sistemas de identificación de blancos, sistemas de manejo de datos y de equipo de guerra electrónico.

///.

La defensa aérea exterior raramente consistió en más de cuatro SEA HARRIERs, cada uno con un radar interceptor de corto alcance y con sólo dos misiles aire-aire. Debido a la distancia de las bases de patrulla de las fuerzas británicas, los SEA HARRIERs tenían capacidad para mantener su posición por sólo 20 minutos. Los sistemas británicos tales como el de los misiles SEA DART y SEA WOLF, generalmente actuaron contra los inevitables atacantes que penetraron esta delgada barrera aérea de defensa, mejor de lo que se esperaba, pero los barcos combatientes de la flota carecieron de armas automáticas de corto alcance para repeler a los atacantes de cerca.

Es cierto que los buques del tipo de los mercantes tienen poca o ninguna defensa. Se perdieron dos detructores, dos fragatas - todos equipados con misiles y cañones - un buque de desembarco y un mercante, otros nueve buques fueron alcanzados por bombas que, de haber explotado, hubiesen causado su destrucción. El hecho de que no hayan detonado fue tanto un tributo al coraje de los pilotos argentinos por efectuar los ataques tan de cerca como una lección respecto a que la falta de atención a las ordenanzas sobre espoletas pueden incidir negativamente en la mejor de las actuaciones militares. Tres buques fueron alcanzados por misiles anti-buque y dos se perdieron pero a causa del fuego y no de la explosión de éstos. Concretamente, los misiles que dieron en el HMS SHEFFIELD y el ATLANTIC CONVEYOR fallaron en detonar probablemente. Continuamos estudiando estos ataques, las tácticas empleadas y los sistemas de armamento involucrados - con vistas al perfeccionamiento de nuestros propios sistemas de defensa y estamos trabajando por una más rápida instalación de sistemas antimisiles como el SEA SPARROW de la OTAN, VULCAN, PHALANX y el sistema RAM (Rolling Airframe Missile). Es importante recordar que debido a su sistema de alarma muy superior y capacidad en cuanto a batallas aéreas, el porcentaje de inconvenientes para una fuerza estadounidense sería mucho más bajo que en las MALVINAS.

///.

///.

Aquellos que hubiesen podido penetrar, aún deberían enfrentar un montaje de ajustadas capas de defensa (close-in) mucho más compacto y capaz que el que los británicos pudieron presentar.

Quedó ampliamente demostrada la necesidad de contar con sistemas de alarma de amenazas pasivas y sistemas de "simulación" como el CHAFF. El gasto en CHAFF, para confundir radares acerca de aviones y misiles, fue muy alto. Sobre la base de la experiencia de las Malvinas estamos evaluando la necesidad de incrementar las asignaciones de CHAFF en los barcos de la marina estadounidense y también la táctica para su empleo.

El equipo de guerra electrónica, para perturbar los sistemas enemigos y para detectar radares y comunicaciones del enemigo, jugó un papel en el conflicto. También en este aspecto la marina de los Estados Unidos está examinando el requerimiento en cuanto a expansión de la guerra electrónica a la luz de las amenazas mucho mayores que encara.

BUQUES GRANDES VERSUS PEQUEÑOS

Una de las lecciones más evidentes del conflicto de las Malvinas es que buques más pequeños, más baratos y menos eficazmente armados pueden resultar una falsa economía a causa de su mayor grado de vulnerabilidad, tal como lo demostró la pérdida de los cuatro buques de la armada real.

Si cualquiera de los 14 ataques exitosos contra los buques británicos hubiese alcanzado al Acorazado NEW JERSEY, no le habría infligido daño suficiente como para impedirle continuar las operaciones. El EXOCET que hundió al SHEFFIELD, por ejemplo, hubiese hecho literalmente saltar la coraza de 17 pulgadas del NEW JERSEY. Uno recuerda asimismo numerosas situaciones similares en la 2da. guerra Mundial como cuando el SOUTH DAKOTA continuó operando habiendo recibido 45 ataques de un cañón naval de 8 pulgadas o cuando el Acorazado Japonés MUSASHI siguió navegando después de haber recibido 14 torpedos y 22 grandes bombas.

///.

///.

Ninguno de los ataques sufridos por los buques británicos hubiese podido penetrar en el espacio vital de un portaaviones de los Estados Unidos . Por el contrario, los portaaviones más pequeños utilizados por el Reino Unido, son mucho más vulnerables y proclives a la pérdida total a causa de torpedos, misiles o ataques con bombas porque carecen de cascos (ulls) múltiples y blindaje; de un sistema eficaz de control de averías de los sistemas protectores de lanzamientos que poseen los portaviones estadounidenses de gran tamaño.

Los portaviones británicos pequeños, aunque bien diseñados y tripulados profesionalmente, son incapaces de adecuarse a la aviación moderna de eficaz desempeño. Ellos apenas pudieron proveer el mínimo poder aéreo suficiente para apoyar la recuperación de las Malvinas. A pesar de los heroicos esfuerzos de los pilotos de los SEA HARRIER, los británicos nunca establecieron algo parecido a un control aéreo sobre las Malvinas. Hasta la aviación de transporte argentina pudo aterrizar en Puerto Stanley justamente hasta la noche anterior a la rendición. Sin embargo afortunadamente para los británicos, la guerra aérea estuvo restringida al día, lo que significó solo un lapso de 8 horas sobre 24.

Un portaaviones estadounidense hubiese podido mantener una PAC (Patrulla aérea de combate) más idónea en posición durante todo el día de haber sido necesario y nuestras fuerzas hubiesen sufrido pérdidas mucho menores en general por su magnitud, aptitudes y protección.

En tiempo de paz, los dos portaviones británicos alojan solo cinco SEA HARRIERS y de 9 a 12 helicópteros antisubmarinos SEA KING cada uno - El HERMES, el mayor de ambos, desplazó alrededor del 30 por ciento de uno de nuestros portaviones clase NIMITZ y aunque la dotación aérea fue acrecentada, literalmente apiñada a bordo para el conflicto de las Malvinas, ésta fue de aptitudes muy limitadas: una docena de SEA HARRIERS, media docena de RAF HARRIERS y un pequeño número de helicópteros ASW

///.

Compárese esto con la dotación de un portaaviones estadounidense, con 80 o más aviones de alas fijas y una docena y media de helicópteros grandes.

Los portaaviones más pequeños se mantienen menos. Los pequeños portaviones británicos V/STOL, propulsados por turbinas a gas o, en el caso del HERMES, turbinas a vapor, tienen una capacidad limitada pués requieren realimentación más a menudo. También tienen una capacidad limitada de almacenaje a bordo para artillería. En las Malvinas ambos buques tenían las pistas de aterrizaje sobrecargadas con montones de bombas, misiles y tanques de combustible que no pudieron ser ubicadas en las santabárbaras, haciéndolos de esta forma en verdad muy vulnerables si alguno de los atacantes argentinos los hubiese localizado. Por el contrario, los portaviones nucleares estadounidenses, no solamente tienen virtualmente una ilimitada duranción de vapor sino que también pueden cargar miles de toneladas de municiones y respuestos de la aviación embarcada para meses. Además, nuestros portaviones tienen a bordo capacidad para efectuar reparaciones que no pueden ofrecer un portaaviones más pequeño. Los dos portaaviones pequeños juntos, tenían capacidad para que operaran solamente 30 aviones V/STOL y alrededor de una docena de helicópteros ASW en el momento pico del combate.

Esto significa alrededor de 50.000 tn. en portaaviones para operar un tercio del número de aviones que nosotros cargamos en un portaviones de 90.000 tn.

ACTUACION DE LA AVIACION:

V/STOL HARRIER: Los HARRIER del Reino Unido, tanto los de la Armada Real como los RAF, tuvieron una seguridad y versatilidad sorprendentes durante la batalla. Los 28 SEA HARRIER hicieron más de 1.300 salidas en 44 días, en defensa de la flota. Su eficacia fue excepcionalmente alta - de casi el 90 %.

///.

Menos del uno por ciento de las misiones planificadas fueron anuladas a causa de encontrarse los aviones fuera de servicio. El radar y el sistema de control de armas de ataque en el SEA HARRIER demostraron ser confiables y versátiles pero de corto alcance. En combate aéreo, los SEA HARRIER destruyeron al menos 20 aviones argentinos, de los cuales 16 fueron atacados con misiles SIDEWINDER de producción estadounidense. En muchos casos los SEA HARRIER atacaban aviones que, en su mayoría, operaban en el límite extremo de su alcance, y no les era posible maniobrar si querían retornar a sus bases con serguridad. En forma similar, los SEA HARRIER disponían de un tiempo limitado sobre el objetivo para llevar a cabo su misión y una cantidad limitada de armamento de ataque aire-aire. Se vieron también en gran desventaja por la falta de un adecuado control radar que permitiera vectorearlos para intercepciones.
Sólo en una ocasión aviones argentinos intentaron iniciar un combate aéreo contra los SEA HARRIER.-

La performance de ambos tipos de avión HARRIER (los de la Marina Real y los de la Real Fuerza Aérea), fue menos impresionante en misiones de tipo aire-tierra. En forma conjunta dispararon alrededor de 200 bombas de propósitos generales, incluyendo sólo 4 de sistema de guiado por láser, y que tuvieron en efecto mínimo sobre el resultado de los combates en tierra.

Cuatro SEA HARRIER y uno de la Real Fuerza Aérea se perdieron por accidente en operaciones, y dos SEA HARRIER y tres RAF HARRIER se perdieron por acciones del enemigo, pero ninguno en combate aéreo.

El avanzado HARRIER AV-8B suministrado a la Infantería de Marina de los EE.UU., jugará un rol muy diferente pero igualmente versátil, en apoyo de acciones navales. Se está optimizando para gran variedad de misiones y apoyo aéreo cercano desde sitios no preparados. Una cabina de pilotaje totalmente nueva y un aumento en el control reducirán en forma sustancial el al

///.
to promedio de accidentes sufridos por los primeros modelos de HARRIER, mientras que el alcance y la carga útil serán prácticamente duplicados.

HELICOPTEROS:

Los helicópteros fueron sin ningún lugar a dudas, el más valioso elemento de éxito de la aviación de las Fuerzas Británicas. Fueron utilizados exitosamente como plataforma de lanzamiento de misiles anti-buque, para reabastecimiento en el mar, apoyo logístico, transporte de tropas, transporte de aprovisionamientos de equipo al campo de batalla, comando y control, incursiones comando, y muchas otras funciones. Tres de los cuatro helicópteros que levantan cargas pesadas CHINOOK se perdieron en el hundimiento del ATLANTIC CONVEYOR, resultando de esto, una severa merma en la movilidad del equipo pesado. Desde el conflicto, el Reino Unido ha desarrollado un sistema de radar de alerta aérea temprana que ha instalado en algunos helicópteros SEA KING y se operan rutinariamente.

Las FF.AA. argentinas utilizaron sus helicópteros casi enteramente para apoyo logístico en el campo de batalla, apoyo de servicio, y reconocimiento.

AVION DE BOMBARDEO/ATAQUE VULCAN:

Despegando desde la Isla de Ascención, la Real Fuerza Aérea llevó a cabo un total de cinco misiones de combate con jets bombarderos estratégicos VULCAN contra las Islas Malvinas. Tres misiones aéreas de un sólo avión con cada VULCAN transportando 21 bombas de 1.000 libras atacaron el aeropuerto de Puerto Argentino. Dos misiones equipadas con misiles anti-radar atacaron las instalaciones de radar argentinas. Cada una de estas misiones requirió múltiples reaprovisionamientos en vuelo, y virtualmente no hizo impacto ni en las instalaciones de radar ni en el campo de aterrizaje. Ambas instalaciones continuaron operando hasta el último día de la guerra.

///.

C-130 HERCULES:

El venerable HERCULES proveyó el apoyo aéreo logístico tanto para el Reino Unido como para la Argentina durante el conflicto. Fueron operados como reaprovisionadores aéreos de combustible, se reaprovisionaron a sí mismos, realizaron lanzamientos de aprovisionamientos críticos en el mar y en tierra, con una gran confiabilidad para ambos bandos.

A-4 SKYHAWK:

La Armada Argentina y la Fuerza Aérea operaron 64 SKYHAWK, aviones ligeros de ataque con efectos considerables, e infrigiendo la mayor parte de los daños a la flota británica.

SUPER ETENDARD:

La Armada Argentina operó cinco bombarderos SUPER ETENDARD (el equivalente en capacidad al A-7E norteamericano) Fueron muy efectivos como plataforma de lanzamiento de misiles EXOCET con su radar de ataque y sistema de navegación inercial que les permitió un acercamiento a baja cota, una levantada brusca para disparar y un inmediato retorno. Argentina no arriesgó estos aviones en bombardeo convencional contra los blancos.

LOGISTICA:

El viejo aforismo que dice que los aficionados hablan de estrategia mientras que los profesionales lo hacen de logística se puso nuevamente de manifiesto en la guerra por las Malvinas. El resultado de la batalla puede ser visto como un fracaso de la logística argentina y un gran éxito en el caso de Gran Brotaña. Soguidamente a la captura de las Islas Malvinas, Argentina abarrotó las islas con tropas y provisiones. Se acumuló un inmenso arsenal de armas y municiones. El comando argentino en Malvinas, de todas maneras, fue incapaz de distribuir

///.

///.

[las provisiones y las armas en forma apropiada y, como consecuencia de esto, las tropas acantonadas en las afueras de los centros de aprovisionamiento tuvieron serias dificultades por la escasez de elementos esenciales que sobraban en los centros mencionados./ Una vez que la fuerza de tareas británica arribó al área, el aprovisionamiento por mar cesó y solo pudo ser hecho por vía aérea. Estos vuelos de reaprovisionamiento se llevaban a cabo desde el continente hasta Puerto Argentino, en horas de la noche, durante el lapso que duró el conflicto y hasta la tarde misma de la rendición. [Solo uno de estos vuelos de aprovisionamiento / fue interceptado y destruído por los británicos, mientras que / todos los esfuerzos de los HARRIERs con base en los portaaviones y los VULCAN que volaron en misión desde la Isla de Ascención para destruir el campo de aterrizaje de Puerto Argentino fracasaron.

A pesar de que la batalla fue relativamente breve, las fuerzas británicas requirieron enormes cantidades de provisiones, municiones, combustibles y otros abastecimientos.

El sistema logístico británico se vió dificultado por las distancias existentes esntre el teatro de operaciones y las bases y depósitos de abastecimientos. Una falta inicial de naves, y algunas limitaciones en la cantidad de ciertos materiales. Cuarenta y cinco buques mercantes fueron retirados de sus misiones comerciales por la Armada Real para realizar tareas de apoyo a la flota en operaciones. Incluían una variedad de buques mercantes tales como: porta-containers, roll-on roll-off, de pasajeros, buques tanque y algunos para propósitos específicos, tales como el crucero de placer UGANDA, que fue rápidamente acondicionado como buque-hospital. El combustible fue uno de los más delicados puntos del sistema logístico, un tercio de los buques mercantes requisados eran buques-tanque. La mayoría de los buques requisados fueron acondicionados para tener capacidad de reabastecimiento de combustible en el mar, y terminales de comunicación por satélite. Diez y nueve buques fueron adaptados para transporte de helicópteros y base de operaciones de estos (dos de

///.

///.

los buques también transportaban HARRIER). Algunos fueron equipados con cañones antiaéreos de 20 mm.

La Isla de Ascención, aproximadamente a mitad de camino entre Gran Bretaña y las Malvinas, se utilizó como base para las fuerzas británicas. Durante el conflicto, el sistema logístico británico que incluyó el transporte aéreo de 5.800 efectivos y 6.600 toneladas de abastecimientos desde el Reino Unido hasta Isla de Ascención, nos indica la magnitud del apoyo logístico con base en tierra que es necesario para una operación como la campaña a las Malvinas. En muchas formas los problemas logísticos que se le presentaron a las fuerzas británicas fuera de las Malvinas fueron similares a aquellos que debió encarar la armada estadounidense destinada al Océano Indico desde 1979. La armada estadounidense ha instituído algunos cambios en la planificación y en las operaciones logísticas, como resultado de esas tempranas experiencias y haciendo reajustes de acuerdo a la experiencia obtenida por la armada británica. Si bien la armada estadounidense ha desarrollado planes conjuntos con la administración marítima para la requiza de buques mercantes y de la Fuerza de Reserva disponible, se requieren más esfuerzos para desarrollar la autodefensa, la aviación y otros sistemas navales para los buques mercantes empleados de este modo (una gran iniciativa por parte de la Administración Reagan ha sido incrementar la cantidad de buques mercantes de 29 a 77: todos previstos para ser puestos en servicio en el término de 5 a 10 días). La armada estadounidense ha desarrollado el concepto "ARAPAHO" de operación de helicópteros desde un buque porta container y ha evaluado y probado el material pesado en el mar. Demostró así, ser una operación confiable y factible.

La magnitud del esfuerzo requerido de la flota mercante antes de iniciar una operación de la envergadura de la que se llevó a cabo en Malvinas, deberá servir para subrayar el hecho de que aunque la tarea de movilización de suficientes transportes marítimos estratégicos para una adecuada disuación convencional es bastante difícil, sería imposible llevar a cabo un conflicto que suponga un desgaste como el que se sufrió por la lucha antisubmarina en la 2°Guerra Mundial. Las fuerzas navales aliadas solo pueden defender las rutas marítimas asegurando una activa defensa de tipo

ofensivo contra los submarinos.

OPERACIONES SUBMARINAS:

La Armada Argentina comenzó el conflicto con dos de sus cuatro submarinos en condiciones de operar. Uno relativamente nuevo, construído en Alemania, con propulsión diésel-eléctrica, y uno de tipo de los primeros US GUPPY construídos en la 2°Guerra Mundial. El submarino SANTA FE que estuvo cuando las tropas argentinas desembarcaron en Malvinas, fue totalmente puesto fuera de operaciones por la Armada Británica en las Georgias, el día 25 de abril.

El submarino SAN LUIS de construcción alemana, terminado en el '74, realizó un patrullaje de aproximadamente 38 días, durante el conflicto. Este parece haber sido localizado y operado en el área del grueso de la fuerza de tareas británica. Estaba de todas maneras impedido de llevar a cabo un ataque exitoso debido a fallas de material. El control principal de lanzamiento de torpedos del submarino no estaba operativo y el incorrecto cableado eléctrico del panel de fuego hacía que todos los torpedos que se lanzaran fuesen mal dirigidos. El submarino tipo 209 SALTA no operó durante el conflicto por problemas en sus motores diesel. La fuerza británica realizó algunos probables contactos con el SAN LUIS durante el período del conflicto pero ninguno con éxito.

No es sorprendente la capacidad de un submarino propulsado con motores diésel-eléctricos para combatir a una fuerza de tareas que está casi inmovilizada, operando en un área específica. Estos submarinos son extremadamente silenciosos cuando operan a baja velocidad, y es por esta razón que se requiere una cantidad sustancial de helicópteros, y material antisubmarino de defensa submarina y de superficie, cuando una fuerza de tareas debe restringirse a un área limitada.

La armada estadounidense sigue en el convencimiento de

///.

.///.

que este tipo de submarinos con propulsión diésel-eléctrica a pesar de ser muy útiles en este tipo de operaciones, no lo son tan redituables para las misiones navales de los EE.UU. por su costo en relación con el rendimiento. Este no sería el caso si no pudiésemos contar con más de 100 modernos submarinos de este tipo para desarrollar esas misiones en nuestras armadas aliadas.

La crisis aumentó a fin de marzo en el Atlántico Sur y tres submarinos atómicos británicos fueron despachados hacia el área Malvinas. Su capacidad de recorrer tales distancias a gran velocidad permitió al Reino Unido establecer una zona de exclusión de 200 millas naúticas tomando como referencia un radio desde el centro de las Malvinas al principio del conflicto. Los submarinos británicos comenzaron de inmediato a poner en vigor la zona de exclusión, para evitar que los buques argentinos pudiesen realizar reabastecimientos a las unidades destacadas en el archipiélago. Tuvieron éxito en esto.

El 7 de mayo el Gobierno del Reino Unido amplió dicha zona de exclusión extendiéndola a 12 millas desde las costas argentinas del continente, advirtiendo su gobierno que cualquier buque fuera de las 12 millas sería considerado hostil y por lo tanto suceptible de ser atacado. Finalmente el Reino Unido destinó cinco submarinos nucleares y uno propulsado por sistema diésel=eléctrico (HMS ONYX) al Atlántico Sur. Uno de los submarinos nucleares, el HMS CONQUEROR fue enviado a las Georgias para evitar que los buques argentinos interfiriesen en la recaptura de las islas por parte de los británicos, hacia fines de abril. A la semana siguiente, el CONQUEROR interceptó exitosamente y hundió al Crucero Argentino GENERAL BELGRANO, utilizando torpedos de vapor de 50 años de antiguedad. Después del hundimiento del GENERAL BELGRANO, la Armada Argentina efectivamente se retiró de la acción. De este modo la efectividad de los submarinos nucleares puede decirse que eliminaron a toda la Armada Argentina de la guerra.

SUPERVIVENCIA DE LOS BUQUES:

Ninguna defensa en profundidad, por más efectiva que resulte, puede ser considerada impenetrable. Así que, independientemente de lo buena que sea, los buques deben ser construídos como para soportar impactos importantes y continuar luchando. La batalla por las Malvinas es rica en tales lecciones a ser reestudiadas.

CRUCERO GENERAL BELGRANO:

Este crucero fue hundido por un submarino nuclear británico que disparó dos torpedos Mark VIII, diseñados hace 50 años cada uno de los cuales poseía una carga explosiva de 750 libras. Las pobres condiciones de material en que se encontraba el GENERAL BELGRANO y el limitado entrenamiento en el control de averías de la tripulación resultó en una rápida e incontrolable inundación y pérdida del buque.

PERDIDAS BRITANICAS:

Los británicos perdieron un destructor por un fuego que se inició por la cabeza de un misil Exocet que no explotó; un destructor, dos fragatas bombardeadas, un buque de desembarco bombardeado, un buque porta-containers incendiado por un misil Exocet que si detonó. Además dos destructores británicos, 14 fragatas y un buque de desembarco fueron dañados durante el conflicto, todos por ataques aéreos argentinos con bombas y cohetes, excepto el destructor GLAMORGAN, que fue dañado por un misil desde la costa.

Mucho se ha discutido sobre el resultado del uso del aluminio en construcciones navales y sus efectos en la supervivencia del buque. Se usa el aluminio en buques británicos y norteamericanos en mamparos no estructurales, escaleras y tubos de ventilación. Muchos navíos de guerra estadounidenses construídos después de la 2°Guerra Mundial tienen superestructuras de aluminio por su escaso peso, lo cual es particularmente importante cuando se trata de barcos que llevan antenas de radar y otros

equipos ubicados relativamente altos con respecto al centro de gravedad.

El SHEFFIELD que se perdió debido a un incendio incontrolable producido por un EXOCET que no detonó, tenía superestructuras de acero, aunque algunas fragatas británicas tienen superestructuras de aluminio. [No hay prueba alguna de que el uso del aluminio contribuyó a la pérdida de algún buque de guerra británico.] La decisión de dotar de superestructuras de acero al nuevo destructor ARLEIGH BURKE (DG51) fue tomada bastante antes del conflicto Malvinas.

En general, los barcos de guerra estadounidenses tienen equipos instalados que permiten un mejor control de averías y extinción del fuego que no poseen otras armadas. [El entrenamiento constante en el control de averías de la tripulación, tanto en el mar como en tierra, sigue siendo uno de los elementos fundamentales del entrenamiento naval norteamericano, lección aprendida a sangre y fuego durante las batallas del Pacífico en la segunda guerra mundial] La efectividad ha quedado demostrada en varias operaciones en época de paz, como cuando el portaaviones NIMITZ se estrelló e incendió en julio del '81. La experiencia británica en Malvinas en lo que se refiere a cierto material de contrucción y procedimientos, nos lleva a reconsiderar ciertas técnicas de construcción y procedimientos de control de daños, especialmente en lo que se refiere a nuestros buques menores, del tipo fragata.

En suma, el episodio de las Malvinas demuestra que los buques modernos pueden defenderse contra las armas modernas como los misiles de crucero, pero deben tener una defensa en profundidad, resistir impactos y continuar luchando. Por un lado el SHEFFIELD no estaba totalmente tripulado, no estaba preparado para soportar el daño y por último se hundió aunque el misil no detonó. Por el contrario el destructor GLAMORGAN fue alcanzado por un misil EXOCET que sí detonó, y aunque el fuego y la metralla mataron a 13 hombres el barco estaba en condiciones de seguir operando con el armamento y sistema de armas intacto, porque estaba preparado.

REGLAS DE ACCION

Una nueva lección para aprender de las MALVINAS, en contraste con guerras anteriores, es que en una era de computadoras y comunicaciones vía satélite debe prestarse mayor atención al comando, control y reglas de acción. En primer lugar, las comunicaciones modernas están en condiciones de proporcionar una verdadera catarata de comunicaciones al operador en la guerra. El comandante británico de las operaciones era por momentos abrumado por el volúmen de información y órdenes que llegaban al buque insignia. Debe prestarse mayor atención a la disciplina de las comunicaciones en futuros conflictos. Este es potencialmente un importante problema pues las Fuerzas Armadas estadounidenses están modernizando las comunicaciones en todos los niveles. Todo esto debe todavía ser canalizado hacia los mandos que toman decisiones en el campo de operaciones. Segundo, tales comunicaciones efectivas en corto plazo, llevan consigo la tentación para los altos mandos de caer en un micromanejo de las operaciones en el campo de batalla. Esto no parece haber sido un problema en el caso de las fuerzas británicas debido a una prudente delegación de autoridad en el comando que actúa en el lugar del conflicto, hecha por los políticos y los comandos nacionales. Tal delegación sin embargo, lleva consigo la necaside de reglas, aprobadas previamente y muy bien analizadas. Esto es particularmente significativo para las fuerzas estadounidenses que se destaquen a una situación crítica. Sobre todo hoy en día porque como lo dijo muy bien el almirante Gorshkov, hay una enorme recompensa en "el esfuerzo por la primera salva".

DISPONIBILIDAD DE ARMAMENTO:

La guerra de las Malvinas constituye además una advertencia, que se viene dando en todas las guerras desde Corea, de que el índice de utilización de armas de alta tecnología siempre excede a los cálculos, aún los más generosos, de los planificadores. Parece que la rendición argentina se produjo en el momento oportuno para las fuerzas británicas cuya provisión de armamento se estaba agotando.

Causa perplejidad a los planificadores norteamericanos el escuchar voces en el Congreso que sugieren que la Defensa está obteniendo demasiado apoyo presupuestario porque después de quince años de negligencia no estamos capacitados para llenar los lanzadores y santabárbaras de nuestra flota activa de 514 buques, aunque más no sea una vez, con armamento de alta tecnología.

Otra importante lección que pueden extraer las fuerzas militares estadounidenses de la guerra de las Malvinas es el hundimiento del crucero GENERAL BELGRANO con torpedos fabricados 50 años atrás. Ya que no es posible, bajo las presentes condiciones de reducción de fondos, que podamos adquirir armamento nuevo en cantidades suficientes, es imperativo que echemos mano de aquel armamento que, aunque viejo, pueda ser utilizado todavía, en vez de descartarlo o venderlo como se ha venido haciendo ultimamente.

OPERACIONES ANFIBIAS:

El objetivo de la operación británica "Corporate" fue recapturar las Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sud. La operación anfibia más importante tuvo lugar en las Malvinas. Las fuerzas de desembarco británicas, consistieron en infantes de marina y soldados del ejército británico, fueron transportadas hasta las Malvinas en un pequeño número de embarcaciones anfibias especializadas del tipo LST y LPD, y en un gran número de barcos mercantes.

Merced a un cuidadoso planeamiento, habilidad y buena suerte el desembarco principal en San Carlos fue llevado a cabo sin oposición inicial. Esto ejemplifica una ventaja, a menudo no tenida en cuenta, de un asalto anfibio frente al enemigo. Si bien es difícil en la era de las modernas comunicaciones e inteligencia lograr una sorpresa estratégica, es todavía fácil lograr una sorpresa táctica y desembarcar "donde ellos no están". Por ejemplo, una brigada anfibia que se encuentre cerca de la costa del Cabo Virginia al anochecer, puede desembarcar en cualquier lugar entre la punta de Long Island y Cabo Hatteras antes del amanecer.

Los británicos se encontraban en considerable desventaja al desembarcar porque carecían de superioridad aérea. Los portaaviones estadounidenses darían superioridad aérea a cualquier desembarco anfibio norteamericano.

Los desembarcos en San Carlos, que comenzaron en la oscuridad a las 03.40 hora local, fueron llevados a cabo por 16 barcazas de desembarco que transportaron tropas y equipo desde los barcos a la playa. Al amanecer. helicópteros con base en buques, se unieron a la operación de llevar suministros a la costa. La cabeza de playa británica estaba firmemente establecida cuando los ataques aéreos argentinos comenzaron en la tarde. Los posteriores desembarcos anfibios en Fitz Roy tampoco tuvieron oposición inicial, pero a diferencia de los de San Carlos, fueron llevados a cabo inicialmente de noche y con muy poca visibilidad. Cuando el tiempo mejoró, dos embarcaciones anfibias fueron severamente dañadas por los ataques aéreos.

La experiencia británica ha demostrado que los barcos anfibios pueden sobrevivir a un ataque aéreo, aunque no sin pérdidas. Muchos de los barcos mercantes empleados para transporte de tropas y material solo pudieron montar unos pocos cañones de 20 mm. Los dos grandes barcos de asalto de la Armada Real de la clase Fearless sí tenían misiles SEA CAT y cañones de 40 mm., como también contramedidas electrónicas pasivas, incluyendo señuelos (CHAFF). Pero las embarcaciones logísticas solo tenían instaladas armas livianas.

Los buques anfibios de la marina estadounidense, que estan siendo equipados con variantes de SLQ-32 y señuelos CHAFF, podría esperarse que tuvieran una significativa capacidad contra el mismo nivel de amenaza. La marina estadounidense está investigando la posibilidad de equipar a los barcos mercantes con sistemas de autodefensa "atornillados" (de quita y pon) para que colaboren en las operaciones anfibias.

La marina estadounidense tiene varias veces la capacidad británica de transporte anfibio, con 60 embarcaciones anfibias activas, todas mucho más grandes que las correspondientes británicas, además de 4 embarcaciones en la fuerza naval de reserva. Fuera

de esto, uno de los más dramáticos adelantos en el reciente aumento de las fuerzas anfibias ha sido el establecimiento de barcos preubicados, el TAKX, trece de los cuales están en construcción bajo contrato. Esto permitirá el traslado de tres brigadas anfibias completas sin oposición enemiga. Además la administración REAGAN ha programado un aumento de la capacidad de transporte; de una Fuerza Anfibia (MAF) a una MAF más una Brigada Anfibia (MAB). En el plan de 5 años hay doce barcos del tipo LSD-41 y LDH-1, este último es un barco anfibio que puede ser transformado en un portaaviones V/STOL.

APOYO DE ARTILLERIA NAVAL:

Las Malvinas nos ilustran nuevamente sobre la importancia del apoyo de artillería naval. Durante la batalla 17 destructores y fragatas británicos equipados con 21 cañones de 4.5 pulg. dispararon 7.900 tiros en apoyo del desembarco y la subsecuente campaña terrestre. Este cañoneo apoyó a las tropas británicas, suprimió el fuego enemigo, destruyó abastecimientos y aviones en tierra, y dañó seriamente la moral de las tropas que defendían el archipiélago. Las fuerzas británicas estaban limitadas por los calibres de sus cañones y por lo tanto en su poder de impacto y alcance. La armada estadounidense actualmente posee un gran número de cañones de 5 pulg. en su flota, y hace recomendaciones en el presupuesto militar del año '84 sobre la compra de proyectiles de 5 pulg. guiados por rayo láser, que permitiría aumentar en forma sustancial la capacidad de destrucción en el primer disparo de artillería naval.

El más dramático incremento en artillería naval tuvo lugar en diciembre, cuando el acorazado NEW JERSEY fue puesto en servicio nuevamente con cinco semanas de adelanto en el programa, y con un costo por debajo del presupuesto. Este buque puede disparar el sólo 803 toneladas de una variedad de munición que va desde 16 a 5 pulg., en un lapso de sólo 30 minutos. Esta es la capacidad equivalente a la de 20 modernos destructores de tipo DD-963. Lleva más de 7.000 cargas de munición en sus santabárbaras. El acorazado IOWA será incorporado a la flota en los primeros meses de 1984, también antes de lo programado y dentro del presupuesto asignado. El dinero para el reacondicionamiento del USS MISSOURI está previsto en el presupuesto del año '84, y para el correspondiente del USS WISCONSIN lo estará ~~XXXXXXXXXX~~ en el presupuesto del año '85. El alcan

ce de 26 millas de los cañones de 16 pulg. instalados en los buques d de tipo IOWA significa que el fuego de artillería naval puede cubrir el 90% de los blancos militares en Cuba, por ejemplo y la mayor parte de los campos de aterrizaje fortificados de Corea.

Como resultado de nuestros análisis hemos hecho algunos cambios a la marcha y al alcance de algunos programas de modernización de la flota y de cambios en los buques. Algunos de estos cambios están contemplados en el presupuesto para el año fiscal 1984, y otros más estarán reflejados en la medida que ajustemos nuestro análisis y preparemos los resultados para el programa presupuestario del año fiscal 1985 para la Armada.

ANEXO 1

PERDIDAS SUFRIDAS POR FUERZA AEREA DURANTE EL CONFLICTO MALVINAS:

PERSONAL: (FALLECIDO O DESAPARECIDO)

- Oficiales	36
- Suboficiales	14
- Soldados	5
TOTAL:	55

MATERIAL:

1°) AVIONES:

TIPO	DOTACION	PERDIDAS	% DE PERDIDAS
- M-III	17	2	11,7 %
- M-V	37	11	29 %
- A4-B	30	10	33 %
- A4-C	16	9	56,2 %
- MK-62	9	2	22 %
- IA-58	51	26	51 %
- C-130	9	1	11 %
- Lear Jet	3	1	33 %
- Bell 212	8	2	25 %

2°) ARTILLERIA ANTIAEREA.

- Cañones 35 mm (Bitubo)	3
- Cañones 20 mm (Bitubo)	15
- Lanzadores SAM 7	6
- Misiles SAM 7	30
- Radares ELTA	4

ESCUADRON HELICOPTEROS EN OPERACION (Malvinas)

ACTIVIDAD REALIZADA AL 28-5-82

MES DE ABRIL

HORAS VOLADAS:	270:00 Hs.
PERSONAL TRANSPORTADO:	685 Hombres
CARGA TRANSPORTADA:	355.585 Kgrs.

MES DE MAYO

HORAS VOLADAS:	185:20 Hs.
PERSONAL TRANSPORTADO:	1.144 Hombres
CARGA TRANSPORTADA:	213.702 Kgrs.

TOTAL ABRIL Y MAYO

HORAS VOLADAS	455:20 Hs.
PERSONAL TRANSPORTADO:	1.829 Hombres
CARGA TRANSPORTADA:	569.287 Kgrs.

TAREAS ASIGNADAS

1.- Transporte de personal y material (Implementación B.A.M. "CONDOR")

2.- Abastecimiento B.A.M. "CONDOR".

3.- Abastecimiento R.OA Malvinas y Condor

4.- Recuperación de tripulantes.

5.- Busqueda y Rescate

6.- Movimiento de reservas.

7.- Reconocimiento.-

8.- Evacuación de heridos.-

INFORME DEL ESCUADRON HELICÓPTEROS

INFOR~~ME~~ ~~ESCUADRON HELICOPTEROS (Desplegado en MLV)~~

Medios Asignados:

1. Los medios asignados al Escuadrón Helicópteros, desplazados en el T.O. Malvinas fueron:

1°) Personal

Mayor D. Oscar José POSE (E Air 1891)
Primer Teniente D. Manuel FERNANDEZ (E Air 2522)
Primer Teniente D. Julio BROWER (E Air 2635)
(todo mayúsc) Primer Teniente D. Horacio Giaigischia (E Air 2632)
Primer Teniente D. Antonio GRIPOL (E Air 2689)
Primer Teniente D. Alberto BELTRAME (E Air 2679)
Teniente D. Marcelo Pinto (E Air 3116)
Teniente D. Luis LONGAR (E Air 3143)
Teniente D. Alejandro VERGARA (E Air 3487)
Teniente D. Ricardo LUDUEÑA (E Air 3517)
Teniente D. Saturnino SANCHEZ (E Air 3540)
Teniente D. Gustavo BREA (E Air 3563)
Suboficial Ayudante Roberto PRATS (Mecaer 11328)
Suboficial Ayudante Eulogio MARTINEZ (Mecaer 11667)
Suboficial Ayudante Juan CANTON (Mecelectr 11460)
Suboficial Ayudante Hugo WHITE (Mecaer 12087)
Suboficial Auxiliar Antonio ALVAREZ (Abast 11643)
Suboficial Auxiliar Luis CAPRA (Mecaer 12694)
Suboficial Auxiliar Orlando RUIZ (Mecaer 13820)
Suboficial Auxiliar Ricardo BACARO (Mecelectr 13086)
Cabo Principal Eulogio GOMEZ (Seg Def 14064)
Cabo Principal Atilio BISTONI (Mecaer 14180)
Cabo Principal Rolando CARMONA (Mecaer 15097)
Cabo Principal Raul FERNANDEZ (Mecaer 13714)
Cabo Principal Alberto LOPEZ (Mecaer 14127)
Cabo Principal Hugo HERRERA (Mecaem 15209)
Cabo Primero Carlos CAÑISALE (Mecelectr 15992)
Cabo Primero Eduardo GOMEZ (Mecinst 15953)
Cabo Primero Segundo PALACIO (Mecaer 16413)
Cabo Primero Sergio QUIÑONEZ (Mec Sist 16825)
Cabo Primero Gabino CRISPIN (Mecelectr 16776)
Cabo Primero Mario VERA (Mecarm 16757)
Cabo Primero Alberto MONTALDO (Mecarm 16760)
Cabo Primero Ariel CHOERON (Mecarm 17403)
Cabo Primero Santos VEGA (Mecarm 18016)
Cabo Primero Roberto LOPEZ (Mec Sist 16844)

2°) Material Aéreo

CH-47 Matrícula H-91
CH-47 Matrícula H-93

B-212 Matrícula H-83
B-212 Matrícula H-85

Constitución de la Unidad Aérea

2. Esta Unidad se constituyó en forma progresiva a medida que surgían las necesidades en el T.O. MLV. En un primer momento se efectuaron previsiones de empleo para un (1) helicóptero Bell 212, el cual arribó a la zona de operación el día 02-04-82. Posteriormente se completó la dotación del material asignado con el arribo de DOS (2) CH-47 y otro B-212.

Actividad Realizada

3. Durante la permanencia del Escuadrón Helicópteros desplegado en el T.O. MLV se cumplimentó con la siguiente actividad:

1°) Mes de Abril

a) Horas voladas................270 hs.
b) Personal transportado.......685 hombres
c) Carga transportada..... 355.585 Kgr.

2°) Mes de Mayo

a) Horas voladas............270:20 hs.
b) Personal transportado.....1.260 hombres
c) Carga transportada......232.702 Kgr.

3°) Totales

a) Horas voladas............477:20 hs.
b) Personal transportado.....1.745 hombres
c) Carga transportada......588.287 Kgr.

4°) Personal Recuperado

Pilotos eyectados FAA
Pilotos eyectados ARA............1
Pilotos enemigos.................1
Tripulantes embarcaciones
Comandos de EA
R.O.A. Base "Condor".............3

Tareas Cumplidas

4. Las tareas cumplidas por el material de helicópteros en su permanencia en el T.O. MLV fueron:

1°) Determinación de probables zonas de desembarco a ser empleadas por el ENO.

2°) Transporte de tropas (Ejército) entre Puerto Argentino y Bahía Fox.

3°) Transporte de Tropas (Ejército) entre Pto ARGENTINO y DARWIN (RI 25)

4°) Transporte del apoyo técnico y repuestos de IA-58 entre Puerto Argentino y Puerto Darwin.

5°) Transporte de munición y armamento de IA-58 entre Puerto Argentino y Puerto Darwin.

6°) Transporte del apoyo técnico y repuestos de CH-47 y B-212 entre Puerto Argentino y Puerto Darwin.

7°) Transporte de munición y armamento de CH-47 y B-212 entre Puerto Argentino y Puerto Darwin.

8°) Transporte de combustibles y lubricantes para la BAM "Condor".

9°) Transporte de A.A. de 20 y 35 mm. a la BAM "Condor".

10°) Transporte del personal integrante de la BAM "Condor"

11°) Transporte de víveres, vestuario y equipos para implementar la BAM "Condor".

12°) Emplazamiento y abastecimiento aéreo de la R.O.A. "Malvinas"y R.O.A. "Darwin".

13°) Evacuación de Heridos.

14°) Transporte del RI 12 entre Puerto Argentino y Darwin (927 hombres)

15°) Recuperación de tripulaciones (Aeronaves y embarcaciones).

16°) Abastecimiento Aéreo de la BAM "Condor".

X 17°) Transporte y emplazamiento de cañones de 105 mm. y morteros 81 mm. en la desembocadura del canal San Carlos.

18°) Transporte y emplazamiento de piezas de A.A.

19°) Movimiento y emplazamiento de reservas.

20°) Recuperación de material pesado (Camiones - Tractores - ambulancias) paralizado en zonas intransitables.

21°) Carga de contenedores sobre chatones para ser transportados por modo terrestre.

22°) Exploración y reconocimiento.

23°) Evacuación de personal desde Bahía Elefante.

24°) Transporte y emplazamiento de misiles antiaéreos.

25°) Abastecimiento aéreo a Bahía Elefante.

X 26°) Transporte de morteros y munición (Puerto Argentino-Hobbart)

X 27°) Transporte ECA y ECCO con vehículo (Pto. Argentino-Hobbart).

Bajas sufridas

5. Los medios del Escuadrón Helicópteros deplegados en el T.O. MLV, no sufrieron bajas ni daños en el material aéreo. El día 07 Jun 82, se ordenó el repliegue del personal perteneciente a la Unidad Aére, en tal fecha se evacúa desde Puerto Argentino a VEINTIDOS (22) hombres vía C-130 y permanecen en la Isla Dieciseis (16) con la tarea de replegar en núcleo hacia el continente al material CH-47.

6. El día 09 Jun 82 repliega el material CH-47 (c/u 2) hacia Río Grande. La navegación se efectúa en condiciones nocturnas y realizando vuelo de contorno (50 pies sobre obstáculos) para evitar ser detectados por el ENO.

7. En Puerto Argentino permanecen en tierra dos B-212 fuera de servicio, sin posibilidades de reparación por falta de repuestos y la situación imperante. También quedan en Puerto Argentino dos pilotos de B-212 para intentar evacuar hacia algún buque propio a uno de los B-212 que permitía un vuelo de muy corta duración.

Inconvenientes y Deficiencias Detectadas.

8. Los inconvenientes y deficiencias que se presentaron durante el despliegue y las operaciones de los medios del Escuadrón Helicópteros desplegado en el T.O. MLV fueron:

1°) Los tiempos de alistamiento para concretar el despliegue fueron sumamente cortos, ocasionando con ello el desplazamiento del personal y material desde sus lugares de asiento sin que se pudieran adoptar todos los detalles pertinentes a la operación que se debería ejecutar.

2°) Las aeronaves CH-47 se encontraban pintadas con colores vivos para que fueran facilmente avistadas durante su operación en el Sector Antártico Argentino.

3°) Las tripulaciones desconocían las previsiones de empleo efectuadas para el material en cuestión.

4°) Las comunicaciones (VHF Y HF) en el vuelo de despliegue a las islas, fueron totalmente ineficaces al punto de perderse contacto a solo diez minutos del despegue de Río Gallegos y restablecerlo solo cinco minutos antes del arribo a Puerto Argentino.

5°) Los tiempos de alistamiento entre salidas se vieron notablemente aumentados dependiendo de la posibilidad de conseguir reabastecer a las aeronaves con el único camión de combustible existente en el aeródromo. de PUERTO ARGENTINO

6°) La operación simultanea en Puerto Argentino de los Helicópteros propios, los de la Fuerza Ajército y las aeronaves que intervenían en el puente aéreo, creó serios problemas de congestionamiento, estacionamiento, carga, descarga y reabaste-

CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR - DAÑOS PRODUCIDOS AL ENEMIGO DURANTE LAS OPERACIONES AEREAS

1°) BUQUES HUNDIDOS O DESTRUIDOS, CONFIRMADOS:

- 04 MAY 82: HMS "SHEFFLIELD", D-80, DESTRUCTOR MISILISTICO TIPO 42 (4.100 TN DESPLAZAMIENTO, 268 TRIPULANTES)
- 21 MAY 82: HMS "ARDENT" F-184 FRAGATA MISILISTICA CLASE " AMAZON" TIPO 21 (3.250 TN DESPLAZAMIENTO, 175 TRIPULANTES).
- 21 MAY 82: HMS "ANTRIM", D-18, DESTRUCTOR MISILISTICO CLASE "COUNTY". (6.200 TN, 471 TRIPULANTES).
- 21 MAY 82: HMS "GLASGOW", D-88, DESTRUCTOR MISILISTICO CLASE "SHEFFIELD" TIPO 42 (4.100 TN DESPLAZAMIENTO, 268 TRIPULANTES). (*)
- 23 MAY 82: HMS "ANTELOPE", F-170. FRAGATA MISILISTICA CLASE "AMAZON" TIPO 21 (3.250 TN DESPLAZAMIENTO, 175 TRIPULANTES).
- 25 MAY 82: HMS "COVENTRY", D-118, DESTRUCTOR MISILISTICO CLASE "SHEFFIELD" TIPO 42 (4.100 TN DESPLAZAMIENTO, 268 TRIPULANTES).
- 25 MAY 82: "ATLANTIC CONVEYOR", TRANSPORTE MERCANTE REQUISADO, (18.246 TN DESPLAZAMIENTO, CONTENIENDO 17 HELICOPTEROS CHINOOK Y UN NUMERO NO DETERMINADO DE AVIONES HARRIER Y REPUESTOS).
- 08 JUN 82: HMS "PLYMOUTH", F-126 FRAGATA MISILISTICA CLASE "ROTHESAY", TIPO 12, (2800 TN DESPLAZAMIENTO, 235 TRIPULANTES).
- 08 JUN 82: HMS "SIR GALAHAD" L 3005, BUQUE LOGISTICO DE DESEMBARCO (5674 TN, 68 TRIPULANTES, 534 TROPAS DE DESEMBARCO).
- 08 JUN 82: HMS "SIR TRISTRAM" L 3505, BUQUE LOGISTICO DE DESEMBARCO, (5.674 TN, 534 TROPAS DE DESEMBARCO).

(*) ORIGINALMENTE, LA INFORMACION OFICIAL DE LONDRES CONSIGNO COMO HUNDIDA A LA FRAGATA TIPO 22 "BRILLANT", DESMINTIENDO LUEGO EL ANUNCIO PARA AFIRMAR ESCUETAMENTE QUE EL BUQUE AFECTADO HABIA SIDO EL "GLASGOW".

2°) BUQUES MUY AVERIADOS CONFIRMADOS:

- 21 MAY 82: HMS "ARGONAUT" F-56 FRAGATA MISILISTICA CLASE "LEANDER" (3.200 TN DESPLAZAMIENTO, 223 TRIPULANTES).
- 25 MAY 82: HMS "BROADSWORD" F--88, DESTRUCTOR MISILISTICO TIPO 22, (4.000 TN DESPLAZAMIENTO, 223 TRIPULANTES).
- 08 JUN 82: HMS "GLAMORGANG" D-19 DESTRUCTOR CLASE "COUNTRY" (POR ACCION DE MISIL EXOCET M-38 DISPARADO DESDE TIERRA FIRME).

3°) BUQUES AVERIADOS, COMPROBADOS (No confirmados por GRAN BRETAÑA quien solo ha reconocido los daños no reparables de su flota).

- 01 MAY 82: FRAGATA NO IDENTIFICADA.
- 01 MAY 82: FRAGATA TIPO 21 NO IDENTIFICADA.
- 01 MAY 82: FRAGATA TIPO 21 NO IDENTIFICADA.
- 01 MAY 82: FRAGATA TIPO 42 NO IDENTIFICADA.
- 01 MAY 82: FRAGATA TIPO 42 NO IDENTIFICADA.
- 01 MAY 82: FRAGATA CLASE LEANDER NO IDENTIFICADA.
- 01 MAY 82: FRAGATA TIPO 22 NO IDENTIFICADA.

4°) BUQUES AVERIADOS, PROBABLES:

- 01/04 MAY 82: HMS "HERMES" R-12, PORTAVIONES, (23.000 TN, 1.350 TRIPULANTES) (POSTERIORMENTE PUESTO EN SERVICIO).
- 23 MAY 82: FRAGATA CLASE AMAZON TIPO 21 NO IDENTIFICADA.
- 30 MAY 82: HMS "INVENCIBLE" PORTAVIONES R-05 (16.000 TN DESPLAZAMIENTO, 1.000 TRIPULANTES).

- 24 MAY 82: FRAGATA NO IDENTIFICADA.
- 24 MAY 82: TRANSPORTE MERCANTE CANBERRA. (Luego puesto en servicio).
- 25 MAY 82: FRAGATA TIPO 22 - NO IDENTIFICADA.
- 25 MAY 82: FRAGATA NO IDENTIFICADA.

5°) AVIONES "SEA HARRIER" Y HELICOPTEROS COMPROBADOS.

- 1 MAY 82: 2 SEA HARRIER DERRIBADOS MAS 1 AVERIADO.
  1 HELICOPTERO AVERIADO.
- 4 MAY 82: 2 SEA HARRIER DERRIBADOS.
  1 SEA KING (CHILE - Destruido intencionalmente).
- 21 MAY 82: 1 SEA HARRIER DERRIBADO MAS 1 AVERIADO.
- 24 MAY 82: 1 SEA HARRIER DERRIBADO .
- 25 MAY 82: 3 SEA HARRIER DERRIBADOS.
- 27 MAY 82: 1 SEA HARRIER DERRIBADO.
- 29 MAY 82: 2 SEA HARRIER DERRIBADOS.
- 01 JUN 82: 1 SEA HARRIER DERRIBADO.

6°) AVIONES "SEA HARRIER Y HELICOPTEROS, PROBABLES.

- 21 MAY 82: 2 SEA HARRIER DERRIBADOS.
- 22 MAY 82: 2 SEA HARRIER DERRIBADOS.
- 04 JUN 82: 2 SEA HARRIER DERRIBADOS.

AVIADORES NAVALES MUERTOS DURANTE CONFLICTO MLV

1) Capitán de Corbeta ZUBIZARRETA, Carlos María
(3ra. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque) A4Q Eyección en GRA en carrera de aterrizaje.

2) Teniente de Fragata BENITEZ, Carlos Alberto
(1ra. Ella Aeronaval de Ataque) MB 339 - Accidente en MLV al aterrizar.

3) Teniente de Fragata MARQUEZ, Marcelo Gustavo
(3ra. Ella Aeronaval de Caza y Ataque) MB 339 - Derribado en Darwin.

4) Teniente de Corbeta MIGUEL, Daniel Enrique
(1ra. Ella Aeronaval de Ataque) A4Q - Derribado A/A en San Carlos.

AVIONES DE ARA PERDIDOS EN EL CONFLICTO

02	MAYO	1 Helicoptero	-	Crucero Gral Belgrano.
03	"	1 MB 339	-	Accidentado por aterrizaje corto en Puerto Argentino.
15	"	4 T-34C	-	Destruidos en tierra (Bahia Elefante).
21	"	3 A4Q	-	Derribados por acción eno en San Carlos.
23	"	1 A4Q	-	Derribado por acción eno en San Carlos.
28	"	1 MB 39	-	Derribado por acción eno en Darwin.
		2 MB 339	-	Dañados en tierra por bombardeo naval.

([redacted])

JORGE ALBERTO BOFFI
Vicealmirante

ACCION AEREA DE LA AVIACION NAVAL

En cumplimiento de las directivas del CON se divide a los medios aeronavales y sus apoyos en tres Grupos de Tareas:

1-Grupo Aeronaval continental

2-Grupo Aeronaval Insular

3-Grupo Aeronaval Embarcado

La sintesis de lo actuado es:

La Aviacion Naval participó en la campaña con mas de 80 aeronaves de las cuales perdió 14 y con ellas la vida de 1 Jefe,3 Oficiales y 2 Suboficiales.-

Esas aeronaves volaron en conjunto mas de 6250 hs. en misiones directamente relacionadas con las operaciones.-De ellas mas de 1800 hs en el área de batalla.-

Estas últimas corresponden a mas de 550 salidas individuales de aviones y He desde el Portaviones 25 de Mayo y otros buques de la Flota de Mar,asi como las bases del continente y desde aerodromos de campaña de Calderon y Pto.Argentino,estos últimos en las Islas Malvinas

Esas salidas eran para las tareas: de exploración y reconocimiento;de ataque y reconocimiento armado a buques,posiciones y fuerzas terrestres enemigas;de sosten logistico y transporte de personal; de busqueda y rescate de naufragos y sobrevivientes;de propositos varios.-

Los resultados obtenidos fueron como mínimo:

-Hundimiento de los buques:

Portacontenedores ATLANTIC CONVEYOR; destructor Clase 42 SHEFFIELD y dos Fragatas Clase 21 probablemente la Ardent y Antelope.-

-Averias en los siguientes buques:

Portaaviones INVINCIBLE,un Destructor Clase County,un Destructor Clase 42 y una Fragata de la Clase 21.-

-Localizaciones de buques enemigos,que posibilitaron la acción de la aviación de ataque propia sobre los mismos.-

-Localización de naufragos del Crucero ARA Gral.BELGRANO

Traslado a Puerto Argentino de aproximadamente 500 toneladas de carga y 1500 hombres.-

-Evacuación de las Islas Malvinas de un numero no determinado de heridos.

Hechos destacables:

-Los aviones de exploracion aeronaval que operan desarmados tuvieron contacto con el enemigo en mas de 150 oportunidades,es decir,practicamente en cada uno de los vuelos.-

-Los aviones de transporte aeronaval,tambien desarmados,pasaron el bloqueo enemigo en mas de 34 oportunidades a partir del 1° de mayo.-

-He. del PAL 25 de Mayo evacuaron personal de FAA y Av Nv. desde el aerodromo Calderon,en un vuelo marginal,mas allá del punto de "no retorno".-

-Por primera vez en la historia de la guerra en el mar,se lanzaron misiles anibuques desde aviones de ataque.-

-El primer ataque a la gran concentración de buques enemigos en la cabeza de playa de Puerto San Carlos fué efectuado por un solitario avion de adiestramiento de la Av.Nv. que produjo averias en un Destructor ENO.-

Los aviones y He navales que operaron fuera de la zona de batalla, cumplieron entre otras tareas,las siguientes:

Reconocimiento del litoral marítimo,busqueda de grupos comandos ENO; alerta para el rechazo de ataques ENO,sosten logístico aeronaval de las fuerzas del sur del pais;evacuacion de heridos y enfe-rmos a centros asistenciales y desde buques hospitales a tierra;alerta para busqueda y rescate,enlace,etc.-

Después de las Malvinas

Por Julián Marías

MADRID. (ALA). El Gobierno británico no parece haber pensado un solo momento en que la Argentina pueda tener razón al reclamar las Malvinas, ni antes ni después de la ocupación; creo que hay que darle siempre a cada uno la razón que tiene, y no darle la que no tiene. Las recientes declaraciones británicas parecen implicar no que la Argentina no tenga razón, sino que eso a Inglaterra no le importa. Es una actitud de enorme egoísmo, moralmente muy dudosa; pero además es muy poco inteligente.

El primer país que se ha dado cuenta de que para que a él le vaya bien tiene que irle bien al resto del mundo, de que la prosperidad propia no se nutre del mal de los otros —quizás por haber aprendido que la verdadera riqueza no viene de la pobreza de los demás—, es Estados Unidos. Muchas veces se han equivocado en el detalle, porque el error es inseparable del hombre y porque los gobernantes americanos no siempre son inteligentes, pero esa es la convicción básica de Estados Unidos, especialmente desde la última Guerra Mundial, y a ella respondieron la ocupación de Alemania, Italia y el Japón y el glorioso Plan Marshall.

Inglaterra se ha comportado —se está comportando— exactamente al revés. En primer lugar, ha intentado persuadir a todo el mundo de que las razones argentinas no existen (lo cual es un error) y ni importan (lo cual es, además, una inmoralidad). Y ha conseguido la complicidad de Estados Unidos y de la Comunidad Económica Europea para lograr sus fines.

En segundo lugar, ha puesto en grave peligro la estabilidad y el porvenir de la Argentina. ¿Y a mí qué? —puede haber pensado—. "¿Soy yo el guardián de mi hermano?" Aquí empieza a manifestarse la falta de inteligencia política: porque a Inglaterra le importa, y mucho, que la Argentina pueda destruirse o derivar hacia otros derroteros. Todos saben —aunque muchos no quieren saber— el grave peligro que corrió la Argentina de convertirse en una gigantesca Cuba, regida desde muy lejos (eso es lo que no se le ha perdonado, que lo evitara). Inglaterra ha contado demasiado con la cordura argentina, ha confiado en que no imitase a la Gran Bretaña (en 1941, frente a Alemania, se alió con Stalin, y Churchill dijo que "se aliaría con el diablo").

Pero, aun suponiendo que el Gobierno argentino rehuyera tales alianzas, una crisis tan grave como la actual podría introducir el desorden y la anarquía en el país, que sería indudablemente aprovechado por los enemigos de Occidente, del cual Inglaterra y la Argentina forman parte por igual. Tampoco este riesgo se tiene en cuenta.

Finalmente, el haber arrastrado a Estados Unidos a esa complicidad ha puesto en crisis todo el sistema continental americano, de vital importancia para todos (y desde luego para la Gran Bretaña, y no digamos para el Canadá). Todo ello para jugar a la guerra —una guerra limitada y con las espaldas bien guardadas— y tener una "victoria".

Y ahora ¿qué? En Estados Unidos se habla

Pasa a la Pág. A-10, No. A-100

A-100

mucho de que "hay que reparar el daño (damage) hecho a las relaciones con los países hispánicos". Temo que se entienda por ello dar una mano de pintura, decir unas palabras amables, reiterar expresiones de solidaridad y cooperación, y ayudar con algunos dólares. No puede quedar la cosa así: reparar los daños quiere decir repararlos, hacer que las cosas vuelvan a funcionar, asegurar que los países de América no van a ser abandonados con un gesto —parecido a una orden— de Londres; y, concretamente, ocuparse de que el asunto de las Malvinas tenga una solución justa e inteligente.

Estados Unidos, que es un pais más grande que Inglaterra, y mucho más potente, ha cedido innumerables veces de sus derechos cuando, a pesar de serlo, eran total o parcialmente injustos. El ejemplo más reciente es el Canal de Panamá. Me pregunto si va a ser Inglaterra el único país que puede hacer su capricho o satisfacer su vanidad, a reserva de dominarla cuando desde Moscú, directamente o por intermediarios, se le advierte que lo haga, sea en Suez, en la OPEP o en Rodesia (de la cual se ha borrado hasta el recuerdo de Cecil Rhodes, cuya capital ya no se llama Salisbury, y sus vias principales no son la Reina Victoria y Stanley, sino Karl Marx y Lenin).

Sin embargo, quien tiene que extraer las enseñanzas pertinentes es sobre todo la Argentina, y con ella el mundo hispánico. La Argentina está hace muchos años aislada, justificadamente dolida de cómo es tratado por los medios de comunicación y casi todo el mundo; pero no hace lo necesario para superar esa situación. Sobre todo, tuvo que darse cuenta de que, mientras persista, "todos sus actos serán interpretados negativamente". La operación de las Malvinas —supuesto que fuera aconsejable— tenía que empezar con una "previa", la preparación de la opinión.

Ahora tiene que resolver sus problemas políticos internos, hasta donde sea posible, no perder la cabeza, no hacer un movimiento en falso, no romper la concordia que se había forjado en esos meses y que debía ser superior al desenlace militar. La sociedad argentina tiene excelencias dificiles de hallar en ninguna otra parte, y una dosis de cordialidad y buena voluntad que me sorprenden siempre. No falta más que un inteligente y atractivo "poder de convocatoria" que evite la demagogia y apele a lo que hay de generoso en el alma argentina, volviendo la espalda para siempre al resentimiento.

Pero la Argentina "sola" no puede resolver sus problemas. En eso se parece a los demás países hispánicos. Pero es que no debe estar sola. Los países de Hispanoamérica forman parte de una sociedad más real que cada uno de ellos; tomados uno por uno, son literalmente "fragmentos" de un conjunto que se rompió y no se ha recompuesto. Pero ni siquiera todos juntos son suficientes, ni aun cuando se incluya al Brasil. Falta el vínculo común originario, el principio de esa coherencia: España. Y para ésta es válido lo mismo: segregada de los países de su lengua y su cultura es otro fragmento, un extremo de Europa, del cual ésta cree muchas veces que puede prescindir.

Si la comunidad de países hispánicos (o ibéricos, como se prefiera) fuese una efectiva comunidad, si cada uno contase con los demás —en el doble sentido de la palabra, de "tenerlo en cuenta" y "disponer de su cooperación"—, nadie se podría permitir olvidar a ninguno, desentenderse de si tienen o no razón, operar en ellos como "in anima vili".

Si las Malvinas fuesen el estímulo para pensar, para imaginar una figura de mundo, para sacar las consecuencias y ponerlo en marcha, para aprovechar los recursos, desde los del suelo de esta prodigiosa lengua, para grandes proyectos, serian ilustres un día esas islas frias y tristes, cuya nieve se acaba de salpicar con sangre.

[illegible] Strategic Studies [illegible]

STRATEGIC SURVEY 1982 1983

[illegible]

Sabado 11

Programa [illegible]

FAP [illegible]

LATIN AMERICA

THE FALKLANDS WAR

The Falklands war was a strange one in many respects. It must, after all, be one of the very few wars in history in which one nation apparently had little intention of invading until almost the last moment, and the other fought for territory which it had spent twenty years saying it did not really want. The general context was one of confusion, rather than of intrigue among the world's powers and their blocs, of no great division but only occasional unity. In part this might be said to reflect a lack of international depth to the conflict. Passions ran high in the Spanish press, which for the most part continued to report Argentine victories almost up to the last moment, and in New Zealand, which lent Britain a ship. But, on the whole, the remoteness of the area and the fortunate sluggishness of the principal element in which the struggle was fought, the sea, meant that the crisis could gather pace, come to a climax and reach a conclusion without endangering the international system or affecting the lives of very many people. In part the sheer parochialism of the conflict allowed great diversity of reaction, just as it allowed – for once – a purely military conclusion to be reached. But if it was in some respects a parochial matter, it was also universal in its implications. However, the universality of the issues was obscured by ambiguity in their handling.

The Campaign

The first move in the drama occurred on 19 March, when 42 Argentine scrap workers landed on South Georgia, 800 miles southeast of the Falkland Islands, to strip an abandoned whaling station. This was a legitimate commercial contract, but the workers had not received British government permission to land on the island. Britain protested at the action but was told that the workers would stay and receive full protection from the Argentine government. A few days later a British patrol ship and three Argentine naval vessels moved into South Georgia waters, and British intelligence reports noted intense activity at Argentine naval bases. By the end of March Britain realized that an invasion was imminent, but she had no effective military options available. Despite a last-minute personal plea from President Reagan to the Argentine junta not to use force, Argentine troops invaded the Falklands on 2 April, capturing the British Governor and sixty marines. The next day, Argentine forces seized South Georgia.

Although caught off guard by the invasion, the British government responded swiftly. It immediately halted all trade with Argentina and froze $1.5 billion of Argentine assets in London. It quickly assembled and dispatched the first half of a major naval task force towards the islands, and persuaded the UN Security Council to pass Resolution 502, calling for an end to hostilities, withdrawal of all Argentine troops from the Falklands, and Anglo–Argentine talks to settle the dispute diplomatically. In addition, it declared a 200-mile war zone around the islands.

While the British task force headed towards the Falklands, and Argentina air-lifted soldiers and supplies to the islands, US Secretary of State Alexander Haig shuttled between London and Buenos Aires to try to find a peaceful solution to the crisis. He proposed a plan that called for the withdrawal of Argentine troops and the departure of the British task force; provisional administration of the islands by the United States, Argentina and Britain; and, later on, negotiations over the central question of sovereignty. After eleven days of intense negotiations it became clear that neither side would make any significant concessions, and Haig called off his peace mission. On 30 April the United States announced publicly that she would support Great Britain in the conflict.

In late April and the first two weeks of May fighting between the two sides began in earnest. On 25 April British marines reoccupied South Georgia. A week later British forces bombed airfields at Goose Green and the Falklands capital, Port Stanley, and sank the Argentine cruiser *General Belgrano*. Argentine forces retaliated by sinking the

O. y M. Nº 75
3.000 R. - 3-83

British destroyer *Sheffield*. On 14 May British troops carried out a successful commando raid on Pebble Island, off the north coast of West Falkland, destroying six aircraft and an important radar station.

Meanwhile, diplomatic efforts were resumed. On 7 May UN Secretary General Javier Pérez de Cuellar assumed the role of mediator and proposed a plan calling for a simultaneous withdrawal of forces, installation of an interim administration under UN auspices, and the start of negotiations on the islands' final status. Although talks over the next two weeks made some progress on the withdrawal issue, the sovereignty issue intractable. Argentina demanded that Britain commit herself to cede sovereignty over the Falklands before negotiations started. Britain, not surprisingly, refused.

On 20 May, after the collapse of the UN negotiations, Prime Minister Thatcher ordered the task force to re-take the islands. The next day, with support from warships and *Harrier* aircraft, British troops established a bridgehead some fifty miles west of Port Stanley, at San Carlos Bay. While they consolidated the bridgehead by landing more troops and equipment over the next few days, Argentina launched heavy air attacks against the British fleet, sinking two frigates and a destroyer and damaging several other ships, but losing 36 aircraft in the process.

Shortly thereafter British troops began to march towards Port Stanley and Darwin, and on 28 May, after a long and difficult battle, captured Goose Green and Port Darwin, taking 1,400 Argentine prisoners and providing the *Harriers* with a base close to Port Stanley. Over the next two weeks, British ground forces moved to within ten miles of Port Stanley, while task force ships shelled the Argentine garrison there. Argentine forces shot down two *Harriers* and severely damaged four British ships but lost eleven more of their own aircraft in the process. Finally, on 12 June, British troops launched a surprise attack on Argentine positions just outside Port Stanley, capturing 400 troops and isolating the town. Two days later, all Argentine forces on the island surrendered.

Argentine Motivation

What had brought the Argentine government to this disastrous result? There is evidence that previous regimes had differed over whether or not they should actually invade the islands. And the report of the official British government inquiry into the Falklands campaign (the Franks Report) emphasized that the decision to go ahead with the invasion this time was taken only at the last minute. Indeed everything suggests that Gen. Galtieri, the head of the ruling junta, was at first seeking merely to use the Argentine claim to sovereignty over the Falklands as a national rallying-point because of his regime's internal trouble.

He had alienated influential sections of the armed forces by beginning a mild purge of some of the most ruthless exponents of counter-insurgent activity during the 1970s. At the same time he had lost popular support by encouraging monetarist economic policies, and had almost succeeded in recreating an alliance of trade unionists and Peronistas. Finally, the junta itself was divided.

The depth of passion aroused by Argentina's historical claim to the Falklands can be seen from the fact that when the fighting broke out even exiled guerrillas, who risked a death sentence if they returned, offered their services to the national cause. However, the pattern of events between February and April suggests that the Argentine authorities took pains to let the British Embassy in Buenos Aires know that preparations for an invasion were afoot – in the expectation that a frigate or two, or a submarine perhaps, would be despatched to prevent any actual landing. British obstruction would then serve to reinforce a sense of national legitimacy, and a temporary form of unity would once again be created in a country which notoriously lacks a viable political culture. But what took the junta completely by surprise on this occasion was the total lack of British response.

The question of the Falklands had become confused with a British domestic debate on the future size and disposition of the Royal Navy. One focal point of this debate was the proposed withdrawal of Britain's only Antarctic patrol ship, *Endurance*. Her captain was repeatedly warning London of Argentinian preparations to invade, but the government seems to have been unwilling to suffer the embarrassment of changing its decision about *Endurance*. There was also a further consideration. The extreme ambiguity

O. y M. N° 75
3.000 R. - 3-83

of Argentinian behaviour was bound to raise doubts as to whether an overt British response would serve to provoke an invasion or deter it. Does this explain why Mrs Thatcher asked for contingency plans early in March, and then apparently did nothing for three weeks? The trouble was that when Britain did nothing, Argentina seems to have felt obliged to go ahead with the invasion.

Gen. Galtieri was probably more concerned than he showed when he told the cheering crowds in Buenos Aires that *Las Malvinas* had been reclaimed for the Fatherland. Had he not been pushed by domestic developments, he could have waited some two years, until the rundown of the British navy had been completed, and then, despite official assurances to the contrary, Britain would have been unable to react effectively. As it was, an essentially domestic political manoeuvre had now brought about an international crisis which could threaten his regime. Argentine policies had come to depend on a calculation of what could happen: on whether or not the United Nations would sanction the Argentine action, on whether or not Britain would mount a military response, and on whether or not the US would support Britain. On each count, the junta's calculations were both desperately optimistic and wrong. Finally, a decision had to be made as to whether prudence demanded a withdrawal or honour a pointless battle. According to recent reports, Galtieri counselled prudence, but was overruled within the junta by Admiral Anaya – for whom considerations of honour seem to have been supplemented by the need to salvage the regime. Effectively, the whole course of Argentine behaviour was determined by conflicting considerations of external and internal policy, and the latter won.

The British Reaction

The British case was somewhat different. Contrary to widespread belief, neither the Prime Minister nor the government wanted the war, and indeed did everything possible to avoid it. Mrs Thatcher told an angry House of Commons at the outset of the crisis that the government's aim was to restore British *administration* to the islands. But immediately thereafter, Lord Carrington having resigned, her new Foreign Secretary, Francis Pym, was exploring every possible way to internationalize the dispute and the future settlement. In doing so, British negotiators were drawing on a long history of discussion between London and Buenos Aires about the Falklands in a process in which Britain had demonstrated over the previous twenty years that she had no great interest in maintaining sovereignty over the islands. The question was, however, whether she would now acquire such an interest. The melancholy irony of ensuing events is that the pattern of interaction between Britain and Argentina ensured not only the war itself, but also a British military commitment to the islands that for some time to come will require more than twice as many troops to be stationed there as there are inhabitants.

Britain did assemble a formidable task force in response to Parliamentary and public anger, but she seems to have intended this primarily as a means of exerting pressure on Argentina to withdraw while urgent negotiations were going on between London, Washington and Buenos Aires. The junta, however, seems to have misread the situation and concluded that Britain was not really willing to fight. Yet, however stately the progress of the task force, it was obvious that when it reached the South Atlantic it would have to take action. For one thing, it simply could not wait around for long in those inhospitable waters.

The decision initially to retake South Georgia was a strange one in operational terms, since the accomplishment of a far from easy military task did not offer any very great logistical or recuperative advantages to the British forces. It must surely therefore have been a psychological, rather than a military, manoeuvre: an indication of willingess to fight. This appears more likely in light of the time scale involved: the first House of Commons debate took place on 2 April, and the task force assembled on 5 April: over the ensuing three weeks negotiations were going on: South Georgia was recaptured on 25 April. In other words, planning and preparation for the recapture were proceeding alongside the diplomatic exchanges. The British government at this stage was clearly not trying to recapture the Falklands themselves: indeed, it was not yet in any position to do so. The general conclusion that could be

O. y M. Nº 75
3.000 R. - 3-83

drawn is that it initially hoped that a symbolic battle might precipitate a settlement – if indeed it came to a battle at all.

This hope, however, seems to have left two considerations out of account. The first is that Argentina might have been willing to contemplate a full-scale battle, because she actually thought she could win. The second was that the junta might take the British preference for a symbolic battle to mean that Britain was not really prepared for a full-scale one. On a simple comparison of locally available power Argentina had every reason to expect victory, and in the light of the proposals that the Foreign and Commonwealth Office was putting forward at the time she could be forgiven for thinking that Britain was unwilling to fight – after all, this was, in a sense, the case. Despite angry denunciations of British intransigence by Foreign Minister Costa Méndez, Buenos Aires seems to have confused such unwillingness with irresolution.

In general, then, the two countries went to war because each concluded that the other was not really prepared to do so. Britain invoked the United Nations, accepted mediation and engaged in urgent diplomacy, while moving rather slowly towards military action. Argentina, divided between internal and external considerations, attempted to salvage matters by invoking the Rio Treaty, and also seemed confident that a military build-up would deter a British attack.

The US Role

So far this presents a classic, not to say, banal, pattern. But what was crucial was the role played by the United States, and it is here that the true ambiguity of the crisis can be best appreciated. If the US had been willing to make it clear to Argentina from the moment she offered to mediate that, if it came to hostilities, she would come down on the side of Britain, Argentinian calculations about the wisdom of using force and about its outcome might well have been very different. But, in the view of the State Department at the time, any such indication would have run counter to the nature and purposes of mediation itself. 'Even-handedness' was the fundamental rule, and the prime obligation of the United States was to show impartiality. In fact this stance, which depended on a number of fundamental misconceptions, foredoomed all efforts to mediate and, in the context of Argentinian politics, ensured that war would follow.

The first misconception was about the nature of mediation itself. Successful mediators are seldom, if ever, wholly impartial. Henry Kissinger was able to offer disengagement agreements to the Egyptian and Syrian governments in 1974 precisely because the United States was a friend of Israel. In the case of the Falklands dispute, repeated public declarations that the US was a friend and ally of both parties only encouraged Argentina to be obdurate and to calculate that Britain would not get American support if it came to a show-down.

A second miscalculation was about the purpose of mediation, and it is here that the ambiguities of the conflict are most evident. The editor of a leading American weekly remarked at the time that 'we are trying to find a formula to save Maggie's face'. This was a basic mistake: any form of mediation designed to enable Britain to wriggle gracefully out of a post-imperial trap ignored the true nature of what was at stake. For all the flexibility which the British government had shown, the dispute was widely seen in Britain as one of principle – and Prime Minister Margaret Thatcher is very much a woman of principle. The paramount principle – in the eyes not only of the British government but of the opposition parties too – was that Argentina should withdraw her forces from territory which she had seized illegally and in the midst of negotiations, and no amount of bargaining over the future administration of the islands could obscure this. Yet all the evidence suggests that American mediation concentrated precisely on the issue of their future administration.

It is at this point that these two misconceptions meet. If Mr Haig had been able to make it clear to the junta that the US was already on the side of Britain, because of an Argentinian act of aggression, and would therefore support Britain in the event of hostilities, his attempts to mediate by finding a formula for the future might have been successful. But the pose of studied neutrality which he was obliged to adopt infuriated the British Government, because it ignored the principle at stake, and encouraged the junta for the same

reason. Argentina could have had a voice in the future administration of the Falklands if she had been prepared to withdraw her forces in the first place, but, since she was not, the only alternative was war. Washington did not make this clear in time.

The United States attempted to straddle this issue because her global strategic preoccupations predisposed her to regard Argentina as a valuable potential ally. There were two considerations here. The first was assuring the security of the South Atlantic against Soviet maritime power, in which Argentina, with her long seaboard and evident interest in acquiring up-to-date weapons, would make a natural partner to South Africa, on the other side of the ocean, and the US. The second was that one epicentre of the power struggle between the USSR and the US now lay in Central America, as Nicaragua and El Salvador seemed to show, and Argentina was already an active ally in these conflicts. For both reasons, the US regarded Argentina as an asset. However, like other regimes that she has promoted and sustained throughout much of Latin America, that in Buenos Aires was authoritarian, unpalatable and essentially unstable. The ally that Washington found in President Galtieri needed to invade the Falklands because of this instability, yet for the same reason, was so fragile that it could neither suspend the military operation nor survive its defeat.

There is a further consideration. Even though these regimes are promoted by the United States and sustained intermittently by her economic and military support, the populations they rule tend to be nationalist, and, almost as a geopolitical fact of life, latently anti-*Yanqui*. Galtieri may have addressed President Reagan as '*amigo*', but his handling of the Malvinas issue very rapidly turned into a populist exploitation of the anti-American sentiment which runs through all levels of Argentinian society. In these circumstances, US efforts to mediate were bound to be – and were – seen as an implicit declaration of support for Britain: US neutrality in the dispute thus convinced Britain that she was betraying shared values, and Argentina that she was pro-British. The net result was to impede any solution, make war more likely, and earn her scant gratitude from either party.

International Principle and National Interest

The nature of American conduct in the crisis thus heightened the ambiguities of British and Argentinian reactions to the point where the principle involved was lost to view. Yet the crisis did raise universal issues. The British government's military response appealed as much to an idea of principle as to a criterion of credibility (though part of the difficulty of assessing what was at stake in the Falklands lies in an almost inextricable confusion between the two).

British reactions to the crisis began with a call for a UN Security Council Resolution based on the inadmissibility of aggression, and Resolution 502 was passed without veto on 3 April because of the universality of this principle. Britain thereby, as well as gaining a considerable diplomatic victory, accepted the need for an international ruling on the issues. But at the same time she assembled her task force and prepared to despatch it on a purely national basis to fight a national war. The only real alternative, once American mediation had failed, was to hope that UN diplomacy might do the trick of reconciling Britain's national interest with that of the principle at stake. By the time it came to UN mediation, and to the efforts of Secretary General Pérez de Cuellar, however, Britain found herself pursuing two objectives which even that sophisticated diplomatist could not reconcile. The first was the reassertion of the principle, the second, the defence and affirmation of British interests – a combination which followed from the despatch of the task force at a time when the Falklands issue had already been taken to the UN.

The British national interests had nothing to do with the Falklands – except insofar as protecting the lives and well-being of British subjects is an interest as well as a principle. Despite exaggerated reports about the potential oil reserves of the area (which ignore the difficulties of extracting undersea oil in the climatic and geological conditions involved), Britain had no real interest in the islands themselves, which had been an obstacle to the development of a potentially profitable trading partnership with Argentina. The real national interests which she attached to the Falklands were rooted in wider considerations. First, the importance in demonstrating national resolution, and so hoping to deter

[redacted]

costly adventures elsewhere. Second, the more general principle of credibility: a government which was weak and irresolute in a matter involving the lives of its citizens could hardly be expected to carry much conviction when it came to fishing disputes, budgetary debates, defence contributions and the like. The third consideration is something of a codicil to the other two, but it is affected by them and could also affect material interests in the future. The Antarctic Treaty expires in 1992, and among its terms is the suspension of territorial disputes. Britain and Argentina have conflicting claims in Antarctica, and not to have reacted now would have undermined British claims to a share in the future development of that continent. In each of these cases, the stand that Britain took affected wider matters than simply that of the Falklands.

Yet the war was fought in terms of the restoration of British administration, and – after the last attempt at mediation had failed – the reassertion of British sovereignty. For this reason Britain acquired a reputation for obstinacy. Yet if the Argentine government was not prepared to withdraw its forces, everything else was at stake, including the principles enshrined in Resolution 502. The final ambiguity of the whole conflict was that Britain ended by fighting a national war over universal issues. This was the price paid for attempts to mediate which had taken no account of those issues in the first place.

MILITARY LESSONS OF THE FALKLANDS CAMPAIGN

The sifting of the evidence relating to the invasion and reconquest of the Falkland Islands is now more or less complete. In December 1982 the British government published its own version of the lessons to be derived from the experience and concluded that 'many of the lessons are not new' – a conclusion already reached by most military commentators. In one sense at least it was a remarkably 'traditional' campaign: traditional military virtues appeared to triumph, distinctly traditional tactics were used, and almost all the equipment used by no means incorporated the latest in military technology. Some new ideas and new equipment were tried for the first time during the conflict, but the experience derived seemed generally to be a good deal less 'new' (although no less relevant for the future) than, for example, the experience of the contest between the Israeli air force and the Syrian air force and ground-to-air missile units in the Lebanon in June. Even so, much has obviously been learned that will improve the future performance of British weapons, with the most important modifications relating to runway attack, air-to-air refuelling, the point defence of ships against air and missile attack, and improvements in electronic warfare (EW) capabilities.

Generally Britain seems not to have been much surprised by the course of the conflict, having accurately anticipated most of the dangers and difficulties likely to arise and made what provision could be made to cope with them. One of the more notable aspects of the preparation for war was the extent to which the modification of equipment proved possible in a remarkably short time. Great ingenuity was shown and extraordinary feats of technical (and not-so-technical) adaptation completed in days, rather than weeks.

In many respects the British task force was ill-suited to engage in prolonged operations in very hostile waters within range of enemy strike aircraft, and the commanders knew this. It was short of amphibious shipping and lacked adequate airborne early-warning as well as adequate reconnaissance capabilities. Its few aircraft had limited range and payload and negligible distant intercept capability. Its runway denial capability, too, was limited, and its helicopter lift – barely adequate to begin with – was reduced dramatically by the loss of the cargo ship *Atlantic Conveyor* and almost all the helicopters she was carrying. None of these shortcomings could be corrected quickly or, in most cases, at all.

Far from being entirely confident that victory was assured, most of those in positions of responsibility have subsequently admitted their anxiety, and the general conclusion appears to be that good fortune and Argentine incompetence both contributed to the eventual success of the expedition. That anxiety diminished substantially once the

land forces had been placed ashore. Whereas the outcome might have been in serious doubt before the landing was accomplished, thereafter it always seemed likely that the Argentine garrison would be defeated, the more so after the rather poor performance of the Argentine army in the early stages, on South Georgia and at Goose Green and Darwin.

There is no Argentine version of events on which to draw, but in at least three respects Argentine tactics appear to have been faulty. ① First, after the sinking of the cruiser *General Belgrano*, Argentina's navy withdrew to the protection of her coastal waters and mounted no surface or sub-surface challenge to the naval task force. ② Second, her air force appeared incapable of combining its considerable assets in large raids, and only used its aircraft in quite small numbers (generally four). It was thus never able to saturate the British air defences, nor did it appear ever to cover strike aircraft with a shield of defensive fighters capable of drawing off the British *Harriers*. ③ Finally, there was the crucial error of attacking the quite heavily armed escorts to the landing ships, and not the unarmed landing ships themselves. Although the resulting losses to the British destroyers and frigates were serious, they were unlikely ever to be decisive; these were virtually the only elements in the task force that Britain had in good supply and could quite easily replace. By wasting its strength against the covering naval units, the Argentine air force lost the chance to inflict decisive damage on the irreplaceable amphibious elements. What proved to have been the most serious single loss in logistic terms – *Atlantic Conveyor* – appears to have been accidental, rather than the result of a careful and intelligent appreciation of what was the one really vulnerable target. In short, errors of commission and omission by Argentina greatly eased the problems facing the task force. This is not intended to detract from the skill, resource and judgment shown by its commanders and men. Rather, it is a comment on the very great difficulties that they faced in mounting an operation of this kind against opposition, and on how easily it could have gone wrong at a number of stages.

4 Some lessons are less direct, or less obvious, than originally supposed. For example, it was not the failure of many Argentine bombs to explode on contact with British ships that is interesting, so much as the reason for that failure. The bombs were not generally faulty, as was widely reported. The aircraft delivering them were forced to fly so low that there was often too little time between release and impact for these bombs to arm themselves. And the reason why they were forced to fly so low was the effectiveness of British air defences at the higher levels. It can thus be argued that the number of aircraft actually destroyed was of less immediate significance than the fact that they were forced into adopting an unrealistic method of attack, and one for which the Argentine pilots seem to have been almost entirely untrained.

5 Similarly, the prime lesson about British aircraft is not that the *Harrier* is a good aircraft in combat, but that an air balance must be calculated in terms of effective presence in the air, rather than available airframes. The six-to-one (some would say ten-to-one) Argentine advantage in number of airframes was effectively neutralized by a sortie rate on the part of the British *Harriers* which was at least six times higher per airframe. Weather aside, it appears that Argentina could generally mount less than one sortie per aircraft per day over the Falklands; at peak periods, *Harriers* could be turned around (either on the two carriers or on the ground) to fly six sorties per day – so that pilot fatigue replaced airframe availability as the limiting factor. The *Harriers* were not six times better than the opposing aircraft; they were airborne six times as often.

6 The conflict did also serve to demonstrate the virtues of the V/STOL concept, and its remarkable flexibility. One aircraft type (there were both Navy *Sea Harriers* and RAF *Harriers* in the task force) acted as interceptor, ground-attack, naval attack and reconnaisance aircraft; it operated both off carriers and from ground pads; and aircraft travelled to the theatre on carriers, on a container ship and (with in-flight refuelling) under their own power. For those navies that can afford only a few fixed-wing carrier-borne aircraft, V/STOL has demonstrated its attractions.

Another lesson is that the nuclear-powered attack submarine (SSN), though a devastating weapon system, is one that is hard to use in a

nicely graduated fashion in pursuit of a political objective. Whatever the pros and cons of the torpedoing of the *General Belgrano* (and one of the pros is obviously that it frightened the Argentine navy out of the conflict), what emerged from that episode was that the submarine *Conqueror* had a very restricted range of options available. She could engage with torpedoes (with the attendant danger of sinking the *Belgrano*); she could continue to shadow the cruiser as discreetly as possible (and risk losing contact or being discovered); or she could withdraw from contact. But she could neither convey a warning nor simply advertise her presence without endangering herself. In no sense had she escaped political control. On the contrary, all the evidence suggests that her commander was operating within his handed-down Rules of Engagement and that he had sought and received specific authorization to engage – an authorization given by the British Prime Minister on the grounds that the cruiser and its escorts appeared to be the southern prong of a three-pronged attack on the task force. The use of SSN in such a situation is thus shown to be a powerful but distinctly blunt instrument.

Other lessons can be briefly stated (since space does not permit an exhaustive list):

— Logistic stocks of all kinds are very rapidly used up in conventional conflict.

— Numbers of men count for little if they are badly trained, led, fed and misinformed.

— Under extreme climatic and terrain conditions, physical fitness and small-unit morale are critically important.

— A nation must not be afraid to draw copiously in war on whatever civil assets are available – and must make the arrangements in peace to do so.

— Special forces are both extremely important as gatherers of information and capable of inflicting serious damage and discomfiture on the enemy.

— Damage control at sea has been neglected too long, and the need for flame-retardant and non-toxic materials forgotten.

— The gun, whether at sea or on land, has still a very important role to play.

— Rapid casualty evacuation and the ability to perform life-saving surgery well forward (and within 6 hours) can dramatically reduce deaths.

— It takes time to adjust to combat. Early mistakes – sometimes fatal, as with *Sheffield* – provide the basis for adjustment.

Many of these lessons are, it would appear, having an immediate impact on British defense planning, both in the general sense that what was learned in the South Atlantic has application under almost all foreseeable conditions of combat, and in the narrower sense of influencing the design and capabilities of forces for intervention outside NATO. In the narrowest sense of all, what happened in 1982 has caused – and seems likely to continue to cause – a rather substantial diversion of British forces to the South Atlantic, in the government's words 'for the foreseeable future'.

Perhaps the military lesson of the campaign which has the widest general application is that military forces (and especially professional military forces) are in practice a great deal more flexible than was previously realized. It has been demonstrated that forces trained, organized and equipped for roles within the NATO area are capable of effective (if selective) employment beyond that area when the need arises. That in this instance they might have been somewhat better trained, organized and equipped for fighting in the South Atlantic is obviously true. Nonetheless, it would appear that flexibility can be purchased at rather modest cost, as the British government intends, and need not be purchased at the expense of reduced performance in the primary (NATO) role of its forces. Indeed almost all of what is now being sought to enhance the ability of modest forces to perform outside the NATO area is likely to be of direct benefit to Britain's NATO role.

Yet Britain's allies in NATO would not wish to see her again assume a global security role if that would result in reduced attention to the Alliance. The December 1982 White Paper was therefore careful to reiterate Britain's commitment to Europe's direct security and to state the 'These [European] roles remain the priority for our defence effort'. However, it seems clear that Britain, together with the United States, will be attempting to educate the continental states of Western Europe to understand that military forces can have some utility outside the NATO area, and that a modest degree of flexibility is a military virtue.

El conflicto del Atlántico Sur

un punto de vista argentino

(1)

por el Dr. Juan Carlos Murguizur, Buenos Aires

Con el deseo de ofrecer a nuestros lectores una información objetiva, publicamos aquí unas impresiones de procedencia argentina sobre el conflicto de las Malvinas, después de haber dado cabida en nuestras páginas a diversos comentarios de origen británico acerca de esa campaña. Huelga precisar que el presente artículo refleja la opinión personal del autor sobre los hechos considerados. La Redacción

Difícilmente puede analizarse el reciente choque anglo-argentino sin comprenderse su marco geopolítico y la [illegible]gulares circunstancias que det[illegible]aron la integración de las fuer[illegible] en pugna. Creemos que una somera referencia a ambos tópicos se impone como preámbulo a la consideración de los hechos militares que tuvieron lugar entre abril y junio del pasado año. No corresponde hablar aquí de los títulos jurídicos invocados por las partes, pero sí mencionar que los argentinos tienen muy esclarecida la problemática malvinense; ésta ha creado un trauma nacional que se remonta a la infancia de cada habitante sin distinción de nivel económico o ideología política, aunando en un solo sentimiento conciencia de despojo y afrenta no redimida. Esta mención es importante para comprender por qué la conducción no pudo, políticamente hablando, dar marcha atrás cuando la prudencia así lo aconsejaba.

El encuadre geográfico de la zona conflictiva es, precisamente, la razón de ser de su sensibilidad explosiva [illegible]ta observar un globo terráq[illegible]nvirtiéndolo si se desea mayor [illegible]laridad de enfoque) para apreciar que las Islas Malvinas están colgadas de la plataforma continental y vecinas a la Patagonia. Esta extensa, rica y despoblada región constituye la única tierra firme en toda la redondez de la Tierra a esa latitud y resulta el trampolín indispensable para quienquiera intente desarrollar una política antártica y con más razón para quien, contando con medios y ambiciones, aspire a controlar el hemisferio austral. Si a ello añadimos la existencia de una cuenca sedimentaria submarina que, según muchos expertos y algunos informes (revelaciones de la sonda *Voyager II*), tal vez sea la mayor reserva petrolífera del planeta y recordamos que sobre el territorio patagónico pasa la corriente del chorro («Jet Stream») austral y que es el único lugar donde podría encararse su futura explotación comercial, especialmente con aeronaves más livianas que el aire, y si además sumamos los permanentes esfuerzos chilenos por salir al Atlántico, generadores de un clima prebélico, no tendremos dificultad en situar a las islas (antes del 2 de abril de 1982) en lo que se conoce, en estrategia, como un contexto plácido y azaroso. En efecto, el área permanecía tranquila y, salvo crónicas y estériles negociaciones, no existían factores de perturbación, pero bastaba la aparición de uno de éstos para desencadenar sucesos de consecuencias tan imprevisibles como aleatorias.

Otro factor insoslayable, en la consideración de ese conflicto, es la estructura de los mecanismos de poder en la Argentina. Para el observador europeo o norteamericano, la Junta Militar y el Presidente de la República, emanación de ésta, tenían poder de decisión prácticamente omnímodo, habida cuenta de la falta de cortapisas parlamentarias o constitucionales y en razón de su carácter de facto. Nada más alejado de la realidad. Diversos factores de poder, predominantemente financieros, condicionaban las políticas de la Junta y vedaban a ésta su ingerencia en campos tan vitales como la economía y las relaciones exteriores. Ese juego de presiones y equilibrios subterráneos se hizo patético durante el conflicto del Atlántico, ya que los intereses comerciales británicos siguieron controlando las decisiones del gabinete económico — incluso se suscribieron contratos con empresas petroleras británicas —, las agencias informativas y periódicos, publicados en inglés, continuaron normalmente sus actividades y el Ministerio de Relaciones Exteriores, con algunas excepciones, siguió su antigua tradición de la cual más vale no opinar... Por lo tanto, el enfrentamiento bélico que nos ocupa debe ser analizado teniendo en cuenta una serie de perturbadoras anomalías que lo convierten en una confrontación «sui géneris» en la historia de la guerra.

Tanto el Presidente Galtieri como los demás miembros de la Junta Militar entendieron que la ocupación de las islas no degeneraría en «casus belli». Ese entendimiento no se debió a sus aptitudes analíticas, sino a la sugerencia recibida en Estados Unidos y a la vía libre conseguida en los más altos niveles decisorios de dicho país. Tal es así que cuando, en diciembre de 1981, quien esto escribe tomó conocimiento del proyecto de ocupación y formuló la pregunta de rigor: «¿Y si vienen los ingleses y nos sacan a patadas?», se le dieron toda clase de seguridades. Estaba todo conversado, no había problemas, la reacción iba a ser verbal, incluso Londres lo había indicado, teníamos luz verde, etc. Por otra parte, cabía deducir que si un proyecto semejante obraba en conocimiento del suscripto, carente de funciones oficiales u oficiosas, era obvio fuera sabido por muchos gobiernos.

La evidente reluctancia del gobierno de Londres a la resolución negociada del litigio, dando cumplimiento al mandato de las Naciones Unidas, determinó que la Argentina pusiera término a las conversaciones declarando que buscaría su objetivo por otras vías. Un incidente trivial en las Georgias hizo que la Cancillería urgiera a la Junta Militar a la ocupación inmediata, llevada por un innecesario prurito de conservar buena imagen. Es así como se puso en marcha, con meses de antelación al cronograma previsto, el operativo «Rosario», viejo plan cuyo objetivo era la ocupación, con fuerzas mínimas, de los archipiélagos de las Malvinas y de las Georgias.

La inquietante y harto probable eventualidad de un ataque chileno obligó a desplegar poderosas fuerzas blindadas en la Patagonia, reforzando el V Cuerpo de Ejército con elementos de artillería e infantería entresacados de otras unidades de batalla. Como las zonas de acantonamiento se encontraban en el litoral, daba la sensación de ser un despliegue hacia el Atlántico y no hacia los Andes. Así fue interpretada vulgarmente la concentración, la cual no pasó desapercibida para nadie.

Inútil sería intentar explicarse la composición de nuestra fuerza expedicionaria sin un breve juicio sobre la estructura y funcionamiento de las Fuerzas Armadas Argentinas, cuya participación en una guerra internacional se remontaba a ciento doce años atrás. Sólo seis naciones tuvieron una paz tan prolongada: Andorra, Suecia y Suiza en Europa; Colombia, Venezuela y Uruguay en América. Este largo lapso de pacifismo anquilosó lógicamente nuestra aptitud militar, ya que el adiestramiento nunca puede suplir la experiencia bélica. Pero, además, las FF.AA. se encerraron en compartimentos esclusados, siendo cada Arma celosa de sus prerrogativas y jurisdicciones; fenómenos agravados al verse forzadas a participar en los vaivenes de la política nacional. Se creó, no obstante, el Estado Mayor de Coordinación que, teóricamente, debía elaborar los planes para la acción concertada, pero en la práctica gravitaba poco. En círculos castrenses se le conocía como «el panteón» porque allí se sepultaba, elegantemente, a quienes eran despojados del mando de tropas y como paso previo a la situación de retiro. De tal suerte, los planes preparados para operaciones combinadas requerían la conformidad de las tres armas y, en caso de llevarse a la práctica, la solicitud a sus respectivos comandos de los elementos

Aviones A-4Q Skyhawk *de la Marina argentina volando en formación en línea de frente. Los aparatos de este tipo participaron en casi todas las acciones aeronavales, lo que explica la pérdida en combate de una treintena de ellos.*

?

ARMADA
3-A-314
ARMADA
3-A-309
ARMADA

necesarios, debiéndose vencer celos y burocracia.

A los efectos de la ocupación bastaba y sobraba con el empleo de efectivos de la Infantería de Marina, lo cual era, militarmente, más económico debido a su estructura de combate y por ser la fuerza más idónea para operar en un ámbito insular. Empero, por razones de prestigio, el Ejército no podía estar ausente en una empresa nacional como la reconquista de los archipiélagos, y se resolvió su participación en forma numéricamente predominante. Por análogo motivo se designó a un general para dirigir las operaciones. Todo esto hubiera sido aceptable dentro de la teoría de la ocupación pacífica, inclusive transitoria para el grueso de la fuerza, y en ese orden de cosas no se previó fortalecerse para una defensa formal, omitiéndose el transporte de los materiales imprescindibles para la prolongación de la pista de aterrizaje y la construcción de alojamientos para las tropas.

io de la operación argentina

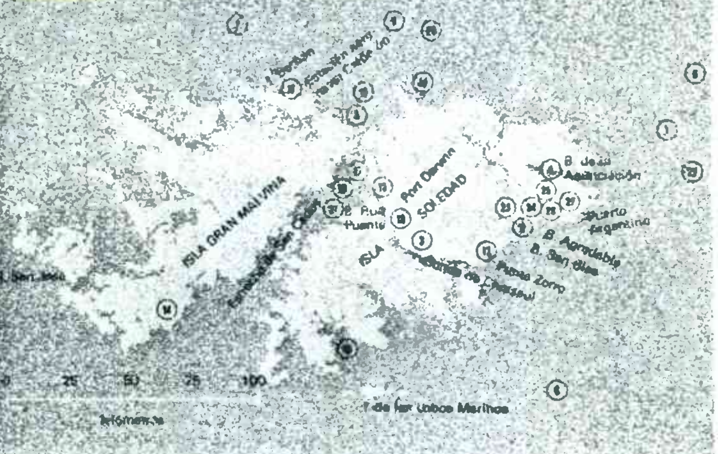
Fijada la hora H del día D, se hizo a la mar nuestra expedición, la cual no era para asustar a nadie. Estructurada en torno a los dos destructores Tipo 42, comprendía una división de destructores clase *Fletcher* de la Segunda Guerra mundial, un LST, dos pequeños cargueros y algunas unidades para la guerra de minas. Transportaba un destacamento de Comandos de la Armada y el 5° Batallón de Infantería de Marina, compuesto de ochocientos hombres. Los Comandos capturaron a la pequeña guarnición británica, que fue repatriada por vía aérea, y aseguraron la pista de aterrizaje, donde comenzaron a descender efectivos del Ejército. Se cumplieron estrictamente las órdenes de no provocar daños ni bajas, siendo argentinas las únicas pérdidas producidas. Las Georgias fueron ocupadas por sesenta hombres de la Armada, conducidos por dos corbetas lanzamisi- a las que se sumó el submarino *ta Fe*.

Es ocioso señalar que el embarco, la partida y la aproximación quedaron sujetos a la observación por satélite, sin contar con los testimonios oculares de diversos espías, por lo cual se robusteció la creencia en un tácito consentimiento. Incluso los soviéticos resultaron engañados: «Negocio de tres, no nos metemos», dijo un diplomático de esa nacionalidad. Inopinadamente, en pleno desembarco y con la demora suficiente para hacer la demanda inaceptable, se produjo la llamada telefónica de Reagan exigiendo la retirada de las tropas.

La abstención soviética y china en el Consejo de Seguridad, contrariando los pronósticos de nuestra Cancillería, coincidió con la decisión del gobierno británico de recuperar las islas por la fuerza. Con tal propósito, éste fijó una zona de exclusión para el tránsito marítimo y movilizó una fuerza de intervención que emprendió el largo periplo hacia el Atlántico Sur. Aprovechando la duración del mismo, se intentó la fracasada mediación del entonces secretario de Estado norteamericano Alexander Haig, y luego la del presidente del Perú. Esta estuvo a punto de tener éxito, ya que nuestro gobierno iba a acceder a una retirada condicionada de las fuerzas, pero el hundimiento del crucero *General Belgrano* por un submarino británico, fuera de la zona de exclusión, la frustró.

Localización de las principales acciones durante el enfrentamiento de las Malvinas

1 – El submarino argentino *San Luis*, del Tipo 209, lanza un torpedo contra una nave enemiga desde 12.000 m. de distancia. Es perseguido infructuosamente por tres fragatas y dos helicópteros durante veinte horas (1°-5-82).
2, 3 y 4 – Tentativas de desembarco británicas rechazadas y retirada general de la flota por orden cursada desde el *Fearless*, en el que, al parecer, había izado su insignia el almirante Woodward (2-5-82).
5 – La flota de alta mar argentina se repliega hacia su litoral (4-5-82).
6 – El destructor *Sheffield* es hundido por dos *Super Etendard* y el portaaeronaves *Hermes* averiado por otros aviones (4-5-82).
7 – Un submarino británico, detectado por un *Tracker* del portaaviones *25 de Mayo*, es atacado sin éxito con torpedos por un helicóptero *Sea King* (5-5-82).
8 – El pesquero argentino *Narval* es hundido por aviones y helicópteros (9-5-82).
9 – El transporte *Isla de los Estados* es hundido de noche por un barco de guerra (10-5-82).
10 – El submarino *San Luis* lanza torpedos contra dos unidades de gran porte desde 5.000 m. de distancia: se registra un impacto sin explosión. Las naves enemigas se retiran a alta velocidad (10-5-82).
11 – Fuerzas de comandos atacan la Estación Aeronaval Calderón y destruyen cinco *Pucará* (de la Aviación), tres T-34 (de la Armada) y un *Skyvan* (de la Prefactura Naval) (15-5-82).
12 – Aviones *Sea Harrier* causan graves daños al transporte *Bahía Buen Suceso* (16-5-82).
13 – Desembarco británico en la bahía Ruiz Puente (21-5-82).
14, 15 y 16 – Lugares donde se presumía el desembarco.
17 – Un Aeromacchi de la Armada ataca y avería un destructor Tipo 42; aviones A-4Q *Skyhawk* (también navales) hunden la fragata *Ardent* (21-5-82).
18 – Aviones A-4Q navales hunden la fragata *Antelope* (23-5-82).
19 – Son copadas y deben rendirse las fuerzas argentinas que defendían Port Darwin (24-5-82).
20 – Dos *Super Etendard* hunden el *Atlantic Conveyor* (25-5-82).
21 – Aviones A-4Q navales hunden el destructor *Coventry* (25-5-82).
22 – Un misil *Exocet* lanzado por un *Super Etendard* alcanza al *Invincible* (30-5-82).



23 – Es rechazada en Bahía Elefante una tentativa de desembarco mediante helicópteros (2-6-82).
24 – Fuerzas británicas son atacadas por aviones al desembarcar en Bahía Agradable, resultando hundidos los LST *Sir Galahad* y *Sir Tristram* y averiada una fragata (10-6-82).
25 – Monte Harriet fue una posición que resistió hasta el final.
26 – Monte Dos Hermanas fue asaltado por fuerzas heliportadas.
27 – Hundimiento de la resistencia (13-6-82).

El enfrentamiento

Se llega así al episodio bélico, que podríamos definir como la confrontación armada de dos fuerzas destacadas a un lejano teatro por dos naciones que no se encontraban en guerra, siendo ambas fuerzas inapropiadas para las misiones encomendadas. La británica al comienzo, la argentina todo el tiempo.

En efecto, a la Marina británica se la destinó para ocuparse de la lucha ASM en el marco de la OTAN y ha sido estructurada con ese fin. No contando con portaaviones de ataque, sin potencia artillera de significación y careciendo de misiles mar-tierra, su pretensión de recuperar las islas parecía aventurada. Por nuestra parte, la inferioridad naval no se compensaba con el poder aéreo, debido a la insuficiencia de infraestructura aeronáutica para basar en las islas los aviones de combate y al verse obligados éstos a operar en el límite de su radio de acción. Además, los forzados defensores carecían de los alojamientos indispensables para una larga permanencia en un clima riguroso y de la posibilidad de construirlos. Por otra parte, las características del suelo (agua a pocos centímetros de la superficie de «turba», inadecuada para el tránsito) hacían impracticables atrincheramientos que merecieran tal nombre, perjudicando también el terreno a las pocas baterías de campaña llevadas a las islas. Y, como si todo esto fuera poco, no se contaba con material blindado, salvo media docena de VTP de cadenas y más tarde cuatro *Panhard* de ruedas, con cañón de 90 mm., que se encontraban en la frontera con Bolivia y debieron viajar varios miles de kilómetros antes de ser aerotransportados a las Malvinas.

También el personal era deficitario en cuanto a capacidad de combate, excepción hecha del 5° Batallón de Infantería de Marina y de los elementos de artillería y antiaéreos del mismo cuerpo, que, si bien integrados por conscriptos, tenían más permanencia en filas y mejor entrenamiento. Efectivos de la Prefectura Naval Argentina, que cumple funciones de policía marítima, fueron utilizados en el archipiélago y su profesionalismo suplió carencias de instrucción en cuanto a lo puramente bélico se refiere. El resto, que constituía el grueso de la guarnición, lo integraban conscriptos del Ejército, la mayoría de 18 años de edad y con tres meses de instrucción. Pero lo más grave consistió en amalgamar elementos de distintas unidades y procedencias geográficas, para dar participación en la empresa al mayor número posible de sectores sociales y regionales; es decir, en aras de un fin no militar. Se enviaron elementos de los Regimientos de Infantería 1, 6 y 7, llevando a los hombres en avión y sin sus equipos pesados, con los cuales nunca se juntaron en la mayor parte de los casos. Obsérvese que el Regimiento de Infantería 5, perteneciente al II Cuerpo de Ejército, tiene asiento en la Provincia de Corrientes, de clima subtropical, siendo la mayoría de sus soldados oriunda de provincias norteñas. Su enfrentamiento con el preinvierno austral fue, sanitaria y anímicamente, desastroso.

Las Malvinas tienen costas muy recortadas, que alargan extraordinariamente su longitud y cuya cobertura en fuerza, con los escasos efectivos disponibles, resultaba impracticable. La única opción era una concentración central, apta para acudir contra una eventual cabeza de playa antes de que ésta se consolidase, pero la ausencia de fuerzas blindadas y la naturaleza del parque móvil – el cual, salvo unos pocos vehículos para todo terreno de construcción nacional, estaba compuesto por camiones normales inaptos para el suelo isleño – no permitían aprovechar debidamente esa posibilidad. No obstante, lo lógico, y a pesar de los inconvenientes de alojamiento, hubiera sido fraccionar las fuerzas para poder, por lo menos,

③

[illegible] hizo así, y el litoral malvinense quedó desguarnecido en la mayor parte de su perimetro.

Desde un punto de vista estrictamente militar, la contienda quedó definida a los pocos días de iniciada, cuando los submarinos enemigos llegaron al teatro de operaciones y nos privaron del uso del mar. Pudo advertirse que la detección sonárica era de menor alcance que el de los torpedos y que todo el entrenamiento en lucha ASM, adquirido en largos años de ejercicios «Unitas», resultaba ineficaz. La observación por satélite y la propulsión nuclear otorgaron al bloqueo submarino una plenitud de efectividad de casi el cien por ciento. Sólo muy pocos, y por supuesto desoídos, comprendieron que nuestra guarnición quedaba virtualmente prisionera y nuestras posibilidades reducidas a desgastar el esfuerzo naval británico haciéndolo tan oneroso que permitiera la solución negociada. La falta de concepción estratégica, y en última instancia la falta de estrategas, obstaculizó nuestro quehacer bélico, concediendo la iniciativa al enemigo y quedando a la espera de sus acciones, para buscarle respuestas improvisadas y extemporáneas. La confrontación se había convertido en típicamente naval, a pesar de lo cual nuestra conducción designó a un general como Jefe del Teatro de Operaciones, aunque más tarde se le sustituyó por un almirante.

Las hostilidades comenzaron con el previsto ataque a las indefendibles Georgias. El submarino *Santa Fe*, vieja unidad de la clase *Guppy*, había sido destacado allí en misión de aprovisionamiento, herejía doctrinaria en la cual han incurrido, en múltiples ocasiones, casi todas las marinas. El submarino es un arma exclusivamente ofensiva y no debe distraérsele en otras funciones. Posado en el fondo, sus torpedos podían haber ocasionado un serio disgusto a los británicos, pero se dejó sorprender en superficie por helicópteros que lo inutilizaron. La atribución del hecho a una avería nos parece dudosa. El enemigo dispuso así de un fondeadero, no cercano pero sí más próximo a las Malvinas.

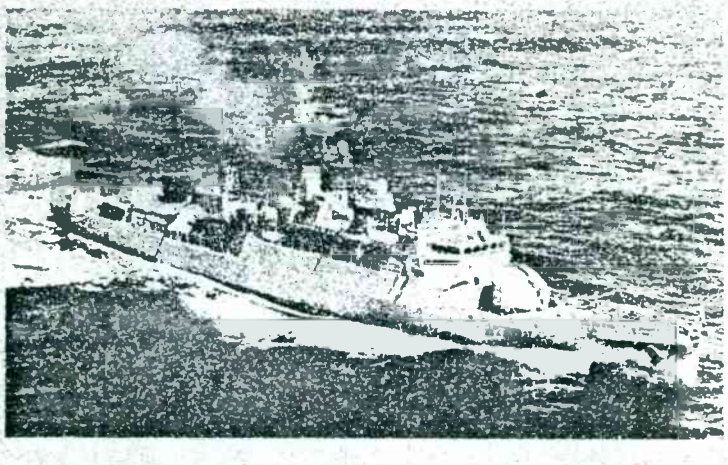
Y mientras Gran Bretaña, desplegando un esfuerzo organizativo y logístico notable, montaba su expedición hacia nuestro remoto sur, por nuestra parte perdimos lamentablemente casi todo el mes de abril. Merece párrafo aparte nuestro puente aéreo a las islas. La actuación de la media docena de C-130 que lo realizara y del personal de vuelo y de tierra que los operó, tuvo caracteres de epopeya. Durante toda la duración del conflicto, enfrentándose con las peores condiciones meteorológicas y, al final, arribando y partiendo bajo el fuego enemigo, su actividad excedió toda ponderación y fue múltiple, ya que en algunas ocasiones actuaron en tareas de observación alejada y de ataque a la navegación; esto último con medios de fortuna. Sólo se perdió un aparato. La situación general presentaba asombrosa similitud con la campaña de Guadalcanal, pero no se aprovecharon las lecciones de ésta.

?

El 1º de mayo, tras los ataques de un solitario *Vulcan* y de dos *Harrier* cuyo no alcanzado objetivo era inutilizar la pista del aeródromo, los británicos efectuaron tres intentos de desembarco. Dos de ellos en los flancos de Puerto Argentino, el otro destinado a conquistar Port Darwin. Todos fueron repelidos, los dos primeros en las playas y el tercero, que era el más peligroso, al ser batida una fuerza heliportada, cuyas aeronaves descendieron frente a dos emplazamientos de cañones cuatritubos Hispano-Suiza de 20 mm. La pérdida de los helicópteros *Sea King*, amén del personal que transportaban, unida a la fuerte acción aérea argentina y a la múltiple actividad del submarino *San Luis*, decidieron al enemigo a una retirada general. En ese entonces habían sido dañados ya varios barcos de guerra, incluyendo al portaaeronaves *Hermes*; un torpedo del *San Luis* alcanzó a una fragata pero el arma no estalló, y la acción ASM destinada a dar caza al submarino fracasó tras veinte horas de esfuerzos. Esa jornada resultó consagratoria para los biturbohélice *Pucará*, los cuales, operando desde Puerto Argentino, realizaron arriesgadas maniobras a ras del agua y alcanzaron con bombas, cohetes y fuego de cañón a varias unidades navales (incluso se ensayó un torpedo), aunque lo más importante fue la perturbación que introdujeron en la defensa antiaérea, permitiendo a otros aparatos más potentes alcanzar sus blancos.

Después de varios combates aeronavales y prolongado hostigamiento nocturno por barcos y aviones, además de un ataque de comandos a un pequeño aeródromo en la isla Borbón—donde fueron inutilizados diez aviones, entre ellos cinco *Pucará*—el enemigo logró desembarcar en fuerza. Se pensaba que lo intentaría en la Isla Grande (la mayor del archipiélago) para basar en ella su aviación, pero lo hizo en Soledad, penetrando por el estrecho de San Carlos y urgido por motivaciones no estrictamente militares. Se nos ocurre pensar que el fundamento de su decisión fue utilizar el perfil de la Isla Grande como cobertura antirradar contra nuestro aviones precedentes del continente; de otra forma, el lugar no parecía ser el más indicado. Como la sonda de Choiseul, un fiordo largo y angosto, penetra desde el este en Soledad hasta casi cortarla en dos, y donde finaliza se [illegible] a Port Darwin (seis casas y un muelle de madera) sobre el estrecho de San Carlos, la posesión de este lugar permitía a los británicos aislar la mitad austral de la isla y en la práctica disponer de ella.

La corbeta Guerrico *participó en la operación de ocupación de las Islas Georgias, dando escolta al transporte* Bahía Paraíso.



Por lo tanto, el primer objetivo terrestre fue Port Darwin y su cercana pista aérea de césped, ubicada en un paraje denominado Goose Green. Algunos hombres de la Fuerza Aérea operaban la pista y sus precarias instalaciones, disponiendo de dos emplazamientos antiaéreos con piezas de 20 mm.; en Port Darwin se habían concentrado efectivos de infantería del orden del miliar de hombres que, en ese entonces, significaban casi la cuarta parte del total existente en Soledad. Nuestras tropas se enfrentaron con la vanguardia enemiga, que emprendió precipitadamente la retirada y nos llevó a un entusiasta contraataque con todo lo disponible. Un rápido descenso heliportado permitió a los británicos situar fuerzas a nuestras espaldas y tomar o desbaratar nuestros medios logísticos. Como es habitual en toda tropa bisoña con abundancia de armas automáticas, se hizo derroche de munición en posición estática y sin intentar abrirse paso hacia la retaguardia. Cercado y sin municiones, nuestro contingente en Port Darwin no tuvo más camino que una pronta rendición. El mando argentino, ilusionado por el campo de tiro que brindaban las faldas suroccidentales de las serranías que encierran a Puerto Argentino, y advirtiendo que con su escasa disponibilidad de helicópteros era inútil intentar competir en una guerra de movimientos, replegó todas sus fuerzas en torno al Puerto mencionado.

El enemigo, dividido en varias unidades muy móviles dotadas de todas las armas, y haciendo intenso uso de gran cantidad de helicópteros para transporter el material pesado, transitó con lentitud y dificultades por las desiertas turberas y se desplegó en semicírculo para el asalto final. Por esos días había improvisado ya pistas para el despegue de los *Harrier*, cuya actividad se multiplicaba, apreciándose la participación de muchos aparatos que habían sido vendidos en 1980 a la Infantería de Marina de los EE.UU., en algunos de los cuales se notaba la defectuosa cobertura de las anteriores divisas. Al mismo tiempo, nuestra agotada aviación se enfrentaba con los cazas encargados de la intercepción y un cada vez más frondoso bosque de misiles antiaéreos elevándose a su encuentro. Los últimos días del conflicto quedó imposibilitada para influir en la decisión y suspendió sus ataques. El estrecho de San Carlos era entonces un hervidero de barcos enemigos. Los británicos intentaron flanquear nuestro dispositivo mediante un desembarco en la bahía de San Blas (al suroeste de Puerto Argentino), pero un oportuno ataque aéreo lo frustró causando el enemigo fuertes bajas y la destrucción de dos naves de desembarco, además de graves averías en una fragata. Al parecer, motivaciones políticas urgieron al mando enemigo para el asalto final, en el cual participaron nueve unidades del orden del batallón, las cuales se movían en forma autónoma y con gran profusión de helitransporte. Aprovechando las ventajas de su mejor equipo y tecnología para la acción nocturna, lograron ocupar alturas dominantes. Otras fueron saltadas por los helicópteros, que depositaron tras ellas tropas y material. Los radares de localización de blancos, conectados a minicomputadoras, dieron precisión mortal al fuego de contrabatería, dejándonos en breve lapso sin cañones. Nuestro frente se hundió en amplios sectores y aunque el 5º Batallón de Infantería de Marina combatió muy bien, causando grave quebranto a los Guardias Escoceses por su flanco derecho, a tropas ghurkas por su flanco izquierdo y a los Guardias Galeses por su frente, recibió la orden de rendición cuando se lanzaba al contraataque. La decisión de capitular había sido tomada acertadamente a nuestro entender, por cuanto la prolongación de la lucha no ofrecía otra motivación que el heroísmo por el heroísmo mismo.

Las pérdidas

El saldo de la lucha, traducido en cifras, resultó aceptable para nosotros. De los 712 muertos, más de trescientos los perdimos en el torpedeamiento del *Belgrano*; si se tienen en cuenta las condiciones de inferioridad tecnológica en que combatimos, las bajas fatales fueron notablemente escasas. El número de enfermos y heridos no alcanzó el millar, siendo mayoría las bajas por enfermedad. El 5º Batallón de Infantería de Marina, que estuvo en lo más reñido de la acción, sólo sufrió 14 bajas. Las bajas británicas, indudablemente menospreciadas por el gobierno de Londres, deben ser, por lo menos, similares a las nuestras. Personalmente, abrigamos la convicción de que fueron considerablemente superiores.

En barcos, perdimos el crucero *Belgrano*, el submarino *Santa Fe*, los transportes *Bahía Buen Suceso* e *Isla de los Estados* y el pesquero *Narval*; el remolcador *Alférez Sobral* resultó averiado. El enemigo sufrió la pérdida de dos destructores Tipo 42, dos fragatas Tipo 21, el transporte *Atlantic Conveyor* y dos buques de desembarco. Treinta y ocho barcos de todo tipo, por lo menos, incluyendo ambos portaaeronaves,

(4)

sufrieron averías de diverso grado. Es obvio el ocultamiento inglés de la magnitud de los daños y es muy posible que alguna otra nave haya resultado hundida y se anuncie más adelante su desguace.

En cuanto a aviones, nuestra Fuerza Aérea es reticente sobre el número de aparatos perdidos, pero, sin violar normas de seguridad, podemos calcularlos en una treintena de A-4 *Skyhawk*, una quincena de *Dagger*, 23 *Pucará* y un C-130. La Armada perdió tres *Skyhawk* y tres Aeromacchi 339, y la Prefectura Naval un *Skyvan*. Las bajas de personal de vuelo de la Fuerza Aérea totalizaron 55 muertos, mientras que la Armada perdió sólo tres pilotos. Cabe señalar como dato curioso que uno de ellos debió eyectarse al disponerse a aterrizar, cuando advirtió que una bomba no se había desprendido y obstaculizaba el tren de aterrizaje. Debido posiblemente a la escasa altura de eyección, el infortunado piloto sufrió traumatismos mortales, en tanto que el avión aterrizó y efectuó solo la carrera por la pista, deteniéndose 'mne al final de ésta.

Examen de la actuación de las fuerzas y comentarios críticos

Por existir curiosidad general sobre el comportamiento del personal y el material utilizado en la contienda, y como razones de espacio nos constriñen a una síntesis demasiado comprimida, analizaremos ambos aspectos circunscribiéndonos a los diferentes campos donde se exteriorizó su acción.

- *En lo estratégico* — Adolecimos de falta de ideas claras sobre el objetivo y por ello los modos de acción resultaron deficitarios, inoportunos y hasta contradictorios. Por un lado se buscaba no irritar al enemigo, por otro asumir el papel de víctima, al tiempo que coexistían enfrentamientos militares y relaciones comerciales. Nuestra conducción política no se atrevió a utilizar el arma máxima de que disponíamos: 'amada «bomba deudónica» (la ativa a pagar la deuda externa, la que es acreedora Gran Bretaña casi en un 80%) y la incautación de los cuantiosos bienes británicos en la Argentina. Por otra parte, era de elemental prudencia contar con un plan de alternativa para el evento de que el Reino Unido reaccionara militarmente, posibilidad que no se contempló. En 1936, cuando el III Reich ocupó la zona desmilitarizada de Renania, la Reichwehr tenía instrucciones de replegarse si el Ejército francés era enviado a intervenir. En nuestro caso, al abrirse las hostilidades, nuestra acción prioritaria era el ataque a la navegación enemiga, incluso improvisando para ello aviones comerciales como plataformas de misiles aire-mar para actuar contra los petroleros destacados, lejos, hacia el este y sin escolta.

- *En el mando* — La guerra es una sola, se desarrolla en todos los campos y ha adquirido tal velocidad que exige reacciones ultrarrápidas y decisiones de transmisión y recepción inmediata. Aun en el supuesto, lo que no era nuestro caso, de disponerse de medios modernos de comunicaciones, lo ideal sería que el Comandante del Teatro tuviera subordinados todos los elementos, de la índole que fueren, sin necesidad de requerir aquiescencias de otros Comandos. Por ejemplo, en las Malvinas, si el Comandante Táctico necesitaba apoyo aéreo, lo comunicaba al Jefe del Teatro (con sede en el continente) y éste lo pedía al Comandante de la Fuerza Aérea, cuyo puesto de mando estaba en Buenos Aires. No hace falta decir lo extemporáneo que resultaba tal apoyo cuando se concretaba. Durante la Segunda Guerra mundial sucedió reiteradamente, pese a la estrechez del Mediterráneo, que la aviación italiana llegaba tarde cuando la marina pedía su intervención. Claro que es difícil que un jefe superior esté tan familiarizado con las otras armas como con la propia, pero, de todas maneras, es mejor eso que el empleo inoportuno de los medios. En 1939, se formaron en Alemania oficiales llamados «tridimensionales» que habían seguido cursos y prestado servicios en las otras armas, pero el estallido de la guerra no les permitió, por razones de graduación, alcanzar los cargos de responsabilidad para los que se los había destinado. No obstante, habrá que pensar algo así para el futuro. También cabe señalar que, cuando no se dispone de un sistema C³ de moderna concepción, el comandante táctico debe estar en primera línea, ya que en caso contrario sus órdenes serán tardías indefectiblemente. En las Malvinas, ceñidos a esquemas anticuados, nos ocurrió así. Reiteradamente.

- *En lo psicológico* — Al enfrentarnos con la nunca plantoada hipótesis de una guerra psicológica, nuestro fracaso fue rotundo. La compartimentación del poder hizo que se mantuviera un respeto reverencial por los medios de difusión internacional, en manos del enemigo o influenciados por éste, limitándose la propaganda propia, con bastante torpeza, a imbuir a la opinión pública nacional de un temerario triunfalismo que tuvo nocivas consecuencias al complicarse el desenlace. Corresponsales británicos se paseaban por nuestra retaguardia y enviaban sin limitaciones su información pública y secreta. Las empresas británicas de Buenos Aires continuaron unidas por teletipos a sus matrices en Londres, etc., etc. Lo más grave fue corporizar al enemigo en el Gobierno Conservador, cuando aquél es el Reino Unido de la Gran Bretaña.

- *En el éter* — Aparte de la ventaja indiscutible constituida por la observación e información vía satélite, el enemigo gozaba del conocimiento de nuestro tráfico radial. Todas nuestras comunicaciones inalámbricas estaban interferidas por el enemigo y parece casi seguro que éste había descifrado nuestras claves. Esto último explica la falta de ataques al puesto de mando del General Menéndez (fácilmente localizable), cuya destrucción le hubiera privado del conocimiento, previo y pormenorizado, de las órdenes impartidas a nuestras fuerzas y las necesidades de las mismas, su despliegue, composición, etc.

Las CME británicas perturbaron apreciablemente nuestros radares, llenando el éter de falsos ecos, pero no pudieron evitar los lanzamientos de misiles cuando el avión portador se aproximaba utilizando su radar pasivo y guiado hacia el blanco por otro aparato, generalmente un *Neptune* que se mantenía a distancia de seguridad del objetivo, y activando el radar tan sólo el instante previo al lanzamiento para fijar el blanco en el autodirector del misil. La falta de radares «todo tiempo» frustró las operaciones aéreas argentinas la mayor parte de los días, debido a las pésimas condiciones meteorológicas reinantes a menudo en la zona de operaciones; huelga decir que la capacidad nocturna era precaria. Los ataque aéreos y navales enemigos tuvieron la inestimable ayuda de los «kelpers» (habitantes británicos de las Malvinas), quienes los guiaron mediante profusión de radiofaros y pequeñas emisoras. La idea de «la buena imagen» propiciada en Buenos Aires, determinó una total lenidad hacia tal violación de las leyes de la guerra y de las normas de la seguridad propia. La evacuación de dichos civiles se imponía, como también el uso de su infraestructura habitacional por nuestros soldados, que tuvieron que ser alojados en carpas. En caso de guerra en Europa, deberá tenerse muy en cuenta el efecto de medios radiales de gran portabilidad distribuidos liberalmente en grupos ideológicos dudosos, enquistados en una densa masa de población civil.

- *En el mar* — El conflicto que nos ocupa fue, como ya se sabe, eminentemente naval y en su desarrollo se confirmaron algunas presunciones entrevistas desde hace años y surgieron evidencias inesperadas. No dudamos de que las experiencias recogidas determinarán una profunda revolución en los planes operativos y, consecuentemente, en la industria naval. El submarino se evidenció como el arma predominante y no pudo ser contrarrestado. Una flota como la británica, específicamente constituida para la lucha ASM, se mostró impotente para neutralizar la actividad del pequeño *San Luis*, el único submarino nuestro que operó en las Malvinas. Este navegó repetidas veces bajo las quillas enemigas y logró tres torpedeamientos, uno de ellos en el *Invincible*. En ningún caso los torpedos (SAT 7 alemanes) detonaron, sin que hasta ahora se haya logrado establecer la causa.

El hecho de que un submarino propulsado por motores diesel y con escaso radio de acción, concebido para interceptar a sus congéneres rusos en el Báltico y, por consiguiente, para navegar en aguas estrechas, operara en aguas oceánicas y escapara a la detección sonárica pese a la intensa búsqueda de que fue objeto, demuestra las grandes dificultades que tendrían sus perseguidores para enfrentarse con una flotilla de submarinos de ataque, aunque no fueran nucleares. En esta materia tenemos que meditar sobre dos aspectos: la detección y la destrucción.

El crucero General Belgrano, *de un desplazamiento máximo de 13.600 toneladas, fue torpedeado y hundido por un submarino británico (se supone que el* Conqueror*) el 2 de mayo de 1982. El número de hombres que perecieron en este episodio representó casi la mitad del total de muertos argentinos durante el conflicto.*

Hoy, el alcance del torpedo supera al del sonar, lo cual crea gravísimos problemas, si bien la ayuda de helicópteros (cuando mar y tiempo lo permiten) puede hacer viable la detección suficientemente anticipada. Pero para combatir al submarino moderno hace falta una velocidad de que carece la mayoría de los barcos destinados a ese fin. De nada valen los sonares remolcados, de gran profundidad y nitidez, si el enemigo puede asumir el papel de cazador, desplazándose en inmersión con mayor rapidez que la del buque en superficie para atacar a éste con sus torpedos. Esta situación se insinuó al final de la Segunda Guerra mundial en relación con los submarinos «Walther», los cuales no pudieron participar en la contienda por el cese de la misma. No obstante, en todo el mundo se prosiguió la construcción de barcos para la acción ASM de velocidades inferiores a las de los submarinos bajo la superficie.

No se ve la razón por la cual paises poco desarrollados o de finanzas débiles adquieren o construyen na[illegible] pequeñas y lentas. Mucho más [illegible]erente resultaría invertir en submarinos si se quiere disponer de poder naval. La Argentina, por ejemplo, sin posibilidad de proteger su tráfico marítimo, debe tratar urgentemente de constituir un arma submarina de capacidad suficiente para satisfacer sus necesidades dentro del esquema marítimo mundial. También cabe deducir que los convoyes o las grandes agrupaciones navales pueden significar una peligrosa concentración de blancos, dadas las actuales características de la observación por satélite y de la electrónica moderna, conjugadas con el alcance y potencia de las armas, convirtiéndose en presa ideal para los submarinos. Lo mismo que en la tierra, la supervivencia futura estará determinada por la dispersión. Para la lucha ASM habrá que cambiar de mentalidad y volver a los «hunter-killers» de la pasada Guerra Mundial, aunque con velocidad superior a la del enemigo su[illegible]gido. Por lo tanto, la gran veloci[illegible] será esencial en las nuevas construcciones que emprendan los países que tengan que hacer frente a la amenaza submarina en sus líneas vitales de comunicación.

Como ya se ha dicho, el conflicto del Atlántico Sur fue decidido por los submarinos ingleses apenas llegaron al teatro de operaciones. Si nuestros barcos de superficie no se hubieran replegado sobre el litoral argentino, habrían sido aniquilados.

La escuadra antisubmarina de la OTAN, corporizada en la flota expedicionaria británica, estaba preparada también para la acción antiaérea y antimisiles. A cargo de la misma estaban los destructores Tipo 42 y las fragatas Tipo 21, que demostraron graves carencias en la doble tarea. Teóricamente, resultaba inadmisible que aviones de la década del 60 volaran sobre la vertical de estas naves y que, en algunos casos, las hundieran. Porque el destructor *Coventry* y las fragatas *Antelope* y *Ardent* fueron echados a pique por las bombas de los Douglas *Skyhawk*. Además, se produjeron numerosos impactos en muchos buques y nuestras pérdidas aéreas resultaron muy inferiores a las previsibles. Lo dicho basta para demostrar la ineficacia de la defensa antiaérea basada en los misiles *Sea Dart*, los cuales se mostraron impotentes contra los aviones que volaban peinando las olas. En cuanto a los *Seawolf* antimisiles, su fracaso fue rotundo contra tales proyectiles, pero en cambio alcanzaron éxito empleados contra los aviones. La artillería naval careció de significación en la lucha antiaérea, a la vez que en la misión de apoyo de fuego contra blancos terrestres, su pequeño calibre le quitó toda relevancia. Se plantea así la cuestión sobre el interés que presenta la existencia de esa miniartillería en los actuales barcos de guerra.

Se hizo patente otro grave defecto en lo que se refiere a la estructura de los buques. La vulnerabilidad del aluminio y la combustibilidad de la fibra de vidrio, convierten a las naves en una suerte de «mírame y no me toques». Previstos para no ser alcanzados y construidos con la mira puesta en los costos de producción, la cruda realidad de las Malvinas pone en tela de juicio la capacidad de supervivencia de gran número de unidades de combate en servicio. Este hecho tendría dramático poder de convicción si hubieran estallado las numerosas bombas que hicieron impacto, sin detonar, en los barcos británicos. La escasa altura desde la que fueron arrojadas y la absorbente endeblez del material naval influyeron en ello. También hubo culpa nuestra al no sensibilizar las espoletas ante los primeros casos, ni aceptar las sugerencias sobre el uso de bombas incendiarias contra los buques de guerra. Esto último, que hubiera parecido pueril en la pasada conflagración mundial, tiene actualmente grandes posibilidades debido al empleo de materiales combustibles en las estructuras. Tampoco se hicieron prácticas de ataques con torpedos, y los primeros ensayos, aunque promisorios, resultaron tardíos.

Los Super Etendard *de la dotación del portaaviones* 25 de Mayo, *operando desde el suelo, intervinieron con gran eficacia contra la flota británica, destruyendo con sus misiles* Exocet *el destructor* Sheffield *y el transporte* Atlantic Conveyor. *Al parecer, un misil de este tipo causó averías al portaaeronaves* Invincible. *Debido a su corto radio de acción, fue preciso reaprovisionar de combustible en vuelo a esos aviones para que pudieran alcanzar la zona de operaciones.*

● *En el aire* — Aunque, insistimos, el conflicto de las Malvinas fue específicamente naval, las acciones principales y más encarnizadas se libraron en el espacio aéreo. Nuestra pequeña, pero capaz y bien entrenada, Fuerza Aérea empeñó la mayor parte de sus limitados y anticuados medios en un esfuerzo a ultranza para compensar la abrumadora superioridad naval y militar del enemigo. Mientras éste no contara con portaaviones de ataque o bases terrestres en el teatro, teníamos el dominio del aire y debíamos explotar esa situación al máximo. Dos factores se conjugaron para que no se alcanzara el éxito perseguido: uno táctico; el otro, de mentalidad. Ya hemos visto que nuestra tremenda imprevisión respecto del transporte oportuno de los materiales necesarios para la construcción de una infraestructura aeronáutica en las islas, impidió basar en ellas los aviones de combate. Con ellos en las Malvinas, los desembarcos enemigos hubieran sido costosísimos si no impracticables.

Lo apuntado obligó a operar desde el continente, utilizando dos aeródromos, ambos bastante deficientes y con muchas instalaciones improvisadas, situados en Comodoro Rivadavia (Chubut) y Río Grande (Tierra del Fuego). Los *Mirage* III, *Dagger* y *Skyhawk* alcanzaban el archipiélago en el límite de su autonomía, a pesar de seguir la trayectoria más idónea; si hubiesen volado a baja cota o utilizando la postcombustión, no habrían podido llegar. A causa del impedimento en peso y aerodinámica significado por misiles, bombas y demás armamento, su presencia en la zona de operaciones se reducía a escasos minutos. Pero además, otro factor, poco o nada mencionado, incidió profunda y negativamente en nuestras operaciones. Nos referimos al instantáneo conocimiento por los británicos del despegue de nuestros aviones, y no sólo por información vía satélite sino por la obtenida visualmente y transmitida de inmediato por los espías destacados en nuestro territorio. Una hora de ventaja permitía a los barcos ingleses alejarse hacia el este la distancia suficiente como para quedar fuera de alcance, método que pusieron en práctica después de los primeros contrastes a comienzos de mayo, cuando, confiados en su intangibilidad, se enfrentaron con los aviones. Las naves se aproximaban de noche para hacer hostigamiento artillero y dar apoyo a la actividad de comandos incursores, alejándose al amanecer. Como los medios electrónicos de nuestros vetustos aparatos no los capacitaban para las operaciones nocturnas o con mal tiempo, la mayoría de las acciones encontró un mar desierto. Luego del desembarco en San Carlos se pudo atacar, pero el drenaje de las pérdidas, lo sostenido del esfuerzo y la proliferación de armas tierra-aire se aunaron para llevar a la FAA a un punto próximo al agotamiento.

La otra causal negativa fue un pecado de pensamiento, en el cual han incurrido todos los aviadores del mundo, en especial los de caza. Nos referimos a una secuencia intelectiva ínsita en la mentalidad de todo aeronauta: ¿Cómo se obtiene la victoria? Por el dominio del aire. ¿Cómo se domina el aire? Derribando aviones enemigos hasta destruir su poder aéreo. En esta tesitura, nuestros pilotos aceptaron el desafío de los *Sea Harrier* y *Harrier* entablando combate evolucionante, sin usar la postcombustión, a baja cota, con su implicancia de pérdida de velocidad, maniobra y combustible y en el límite de su autonomía. Así perdimos casi todos los A-4P. Una mente fría hubiera rehuido el combate, reservando los aviones para los barcos, en los cuales radicaba el peligro ya que sin ellos y en razón de la distancia el enemigo no podía alcanzar, jamás, el dominio del cielo.

Ya nos hemos referido, al hablar sobre la lucha en el mar, al duelo entre medios defensivos y ofensivos, pero debemos señalar algunas circunstancias específicas de este conflicto que deberán ser tomadas en cuenta, tales como la inexistencia en el mundo de un avión torpedero en servicio. Al decir torpedero queremos significar un aparato concebido para esa misión, sin referirnos a los torpedos portados por aeronaves o grandes aviones de patrulla marítima. Suponemos que tal inexistencia se debe a la creencia, admitida antes de la campaña de las Malvinas, de que ningún avión podía llegar al punto de lanzamiento y ejecutar la maniobra de éste sin ser derribado por los medios de a bordo. Los hechos demostraron que los cazabombarderos en vuelo horizontal podían colocar bombas en las cubiertas de los barcos, y los subsónicos turbohélices *Pucará* alcanzarlas con cohetes y fuego de ametralladoras. Este último aparato, por su aptitud para las desaceleraciones bruscas, facilidad de maniobra a ras del mar, capacidad de carga y autonomía, parece diseñado ex profeso para torpedero. Ahora se está estudiando la posibilidad de asignarle tal función; estamos convencidos de que si se hubiera pensado oportunamente en ello, la Marina británica hubiera sufrido graves pérdidas.

La aviación naval tuvo papel importantísimo en la lucha, pese a lo reducido de sus medios, alcanzando señalados éxitos. La improvisación de los *Super Etendard* como plataforma para los misiles *Exocet* fue forzada por las circunstancias. Disponíamos de sólo cinco de esas máquinas, las cuales integraban la dotación del portaaviones *25 de*

El biturbohélice Pucará*, de construcción argentina, participó activamente en las acciones contra las fuerzas británicas. Según informaciones procedentes de Buenos Aires, el 1° de mayo aparatos de este tipo atacaron y causaron serios daños al buque insignia* Hermes.

Mayo, siendo las únicas que contaban con la suficiente capacidad electrónica para la guía de dichos misiles. Como se sabe, el veloz interceptor tiene muy corto radio de acción y está concebido para la PAC del portaaviones, por lo que fue necesario reabastecer estos aparatos en vuelo para las misiones de ataque misilístico. Los cinco *Exocet* lanzados por nuestras fuerzas dieron en el blanco. En la RID 8/1982, los articulistas que comentan el conflicto del Atlántico Sur consideran, erróneamente, que el *Atlantic Conveyor* fue hundido por un misil dirigido al *Hermes* y desviado por un helicóptero *Lynx* mediante señuelos y CME. En realidad, la intercepción y hundimiento de ese barco fue una de nuestras mejores operaciones, ya que la Inteligencia estableció el cargamento de cazas y helicópteros embarcados en el mismo y se planeó la acción, llevándose ésta a cabo con reabastecimiento en vuelo y aproximación evasiva. Alcanzado por los dos *Exocet* que se lanzaron, el buque se fue a pique. El *Sheffield* fue hundido por un *Exocet* lanzado desde distancia de seguridad y con la colaboración de un *Neptune* que guió al *Super Etendard*, el cual sólo activó su radar para fijar el blanco y lanzar el misil, alejándose de inmediato. El cuarto *Exocet* fue destinado al *Invincible*. Ocho A-4Q se dirigieron en línea de frente contra la flota enemiga, seguidos por un *Super Etendard*: a determinada distancia se abrieron hacia ambos lados en dos grupos de cuatro, dejando una brecha por la cual penetró el *Super Etendard*, que lanzó el *Exocet* y se alejó. El misil alcanzó al portaaeronaves en la aleta de babor pero, al parecer, el equipo de control de averías logró repararlo y mantenerlo en operaciones. El último de los *Exocet* utilizados en el conflicto provenía de un destructor y fue llevado a Soledad con su dispositivo de lanzamiento, e instalado cerca de Puerto Argentino. En plena noche alcanzó al destructor *Glamorgan*, que cañoneaba la costa, provocándole graves averías y determinando que fuera llevado a Gran Bretaña para su reparación.

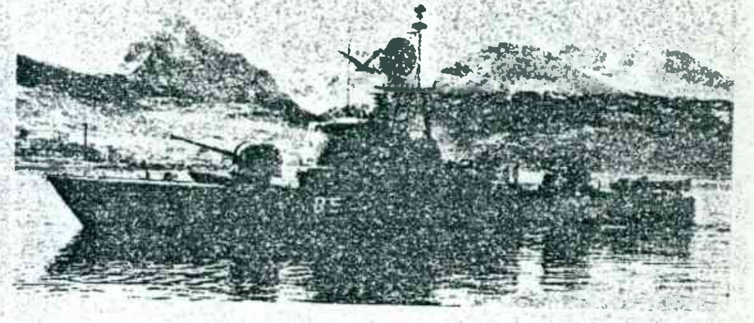
Alcanzando marcas superlativas de heroísmo, pericia y patriotismo, el personal de la Fuerza Aérea Argentina inscribió un capítulo glorioso en la Historia Nacional, el cual es la mejor garantía de un promisorio futuro para el arma.

● *En la tierra* — La constitución de nuestras fuerzas terrestres en las Malvinas, en virtud del propósito para que fueron enviadas, las hacía ineptas para un combate formal contra un ejército moderno, aunque éste fuera de magras dimensiones. Conviene tener en cuenta esa circunstancia para evitar una errónea estimación de capacidad. El Ejército argentino, aun dentro de un anticuado esquema doctrinario, puede desempeñarse muy bien en campaña merced a un excelente entrenamiento en el uso de fuerzas blindadas y mecanizadas, aunque, lógicamente, está acostumbrado al ámbito habitual: las grandes llanuras húmedas que configuran la mayor parte del territorio nacional. Allí, los británicos no hubieran podido hacer el tipo de guerra que practicaron en Soledad.

En cuanto al desempeño de las distintas armas utilizadas en esa isla, podemos decir lo siguiente. Nuestra artillería, enviada en número harto escaso, era perfectamente equiparable a la británica; cañón por cañón, nuestra pieza de 155 mm. fabricada en la Argentina no tenía nada que envidiar a sus similares del bando contrario, pero hubo una diferencia fundamental: los radares de localización de blancos y las minicomputadoras dieron precisión mortal e inmediata al fuego británico, silenciando nuestras baterías a las primeras salvas. En materia de misiles antiaéreos, utilizamos un número apreciable de *Roland* y *Blowpipe*; estas armas fueron efectivas contra los helicópteros, pero las CME de los *Harrier* resultaron muy eficaces contra ellas. Se alcanzó éxito en el empleo de montajes múltiples de 40 mm. y 20 mm., siendo mayoría los cuatritubos Hispano-Suiza de este último calibre. Su fuego se dirigió tanto contra los aviones y helicópteros enemigos como contra las tropas. Lamentablemente, el número de baterías era escaso y más aún las granadas con espoleta de proximidad, por lo tanto no puede evaluarse, con la exactitud necesaria, la eficacia de estas piezas. En cuanto a las armas de infantería hubo equiparación de calidad, si bien pesó en su rendimiento la mayor experiencia de los combatientes profesionales. También en el rubro morteros se hizo sentir, como factor desequilibrante, la munición IR de que disponían los británicos.

La gran diferencia entre los beligerantes fue conceptual. Los británicos, organizados en agrupaciones móviles autónomas y equipadas con todas las armas, se adaptaron a un esquema táctico que les permitió fluidez en el movimiento, coordinación en el choque y potencia en el fuego sobre puntos críticos. La situación en Soledad les eximía de la obligación de asegurarse la retaguardia, y el empleo abundante de helicópteros proporcionaba a sus unidades una velocidad superior a la habitual en fuerzas mecanizadas. Nosotros intentamos operar siguiendo una normatividad táctica regimental, cuya caducidad pudo observarse desde que se libraron las primeras acciones terrestres. Entonces nos refugiamos en la idea del punto fuerte, de la resistencia en 360°, sólo como tentativa de durar desgastando. Los ya mencionados radares de localización de blancos produjeron tal desequilibrio de fuego que obligaron a descartar la ilusión de una resistencia prolongada, sobre todo al no contarse con fortificaciones.

Conviene advertir que el «punto fuerte», inmerso en la retaguardia enemiga al estilo «erizo» de 1941, ya no tiene sentido. Obtuvo su partida de defunción en Dien-Bien-Phu. Aunque se emplearan cantidades prohibitivas de acero y hormigón, sólo se obtendría protección para el personal, por cuanto la munición IR terminaría muy pronto con el poder de fuego de la posición, la cual pasaría a convertirse en cárcel voluntaria para sus defensores. Lo antedicho justifica la capitulación de Puerto Argentino aunque hiera, profundamente, nuestro orgullo.



La lancha patrullera rápida Intrépida *combatió en Puerto Argentino y regresó indemne a su base en el continente.*

● *En el personal* — Nuestra conducción táctica ceñida a normas reglamentarias anticuadas no intentó adaptarse a la época, le faltó claridad de ideas y sentido de la improvisación. El concepto de «puesto de mando» divorció a los jefes de sus tropas, sin reparar que la insuficiencia en materia de comunicaciones les impediría tomar decisiones con la oportunidad temporal necesaria. Además, no se explotó el ingenio de los hombres, cualidad innata en el argentino (un estudio japonés lo atribuye a su gran ingestión de proteínas vivas por el alto consumo de carnes rojas). Podríamos citar numerosos ejemplos de improvisación espontánea, pero nos limitaremos a mencionar el caso de un suboficial que, combatiendo en la pista de Puerto Argentino, se hizo con el lanzacohetes de un *Pucará* averiado, lo ató con alambre al tractor usado para mover los aviones y, manejando el extraño ingenio, atacó las avanzadas enemigas. Alcanzado el vehículo, recuperó el lanzacohetes y logró sujetarlo a un tablón, que emplazó en la pendiente desenfilada de una loma. Desde allí, agotó su provisión de cohetes. Más tarde, un oficial británico elogió ante sus hombres la capacidad demostrada para sacar partido de los medios disponibles. Ese nivel de iniciativa se dio en todas las jerarquías, incluso en los conscriptos, pero no se supo estimularlo ni encauzarlo convenientemente. Este aspecto deberá ser tenido en consideración para el futuro, siendo lo más sensato, por lo menos en el caso argentino, abolir la idea de la masificación y analizar al personal para darle destino según aptitudes individuales. Con ello se logrará ganar un tiempo precioso en la instrucción y aumentar, grandemente, la eficacia operativa de las unidades. Avalar la iniciativa individual multiplicará, a no dudarlo, la eficiencia del combatiente.

En este orden de ideas, el conflicto del Atlántico Sur ha reiterado, de modo vivo y directo, la cada vez más alta proporción de personal absorbido por la logística y la cobertura de guarniciones. En realidad, en el enfrentamiento armado propiamente dicho interviene una parte mínima de los efectivos beligerantes. En la inevitable reestructuración de nuestro ejército será conveniente dividir al personal, conforme cuidadosa selección, para tres funciones: servicios, defensa y choque. Razones de economía, aptitud y tiempo, así lo aconsejan. Actualmente, hábiles tiradores son destinados a escribir a máquina y expertos mecánicos a la infantería. El proceso de la instrucción se facilitaría notablemente, a la vez que el tiempo de conscripción sería más largo para las tropas de choque y más breve para las de servicios. Las complejidades del campo electrónico también exigen cuidadosa selección del material humano y, al mismo tiempo, dan forzada cabida a personal contratado. Como circunstancias económicas y sociales no permiten la formación de un ejército exclusivamente profesional, será conveniente la profesionalidad parcial, dentro de la división de funciones más arriba bosquejada.

◆◆

REVISTA INTERNACIONAL DE DEFENSA 8/1982

El conflicto de las islas Malvinas
1ª parte: la guerra en el aire

por Derek Wood y Mark Hewish, Londres

Un primer balance del conflicto de las islas Malvinas muestra que los aviones, helicópteros y armas teleguiadas desempeñaron un papel primordial en la dirección de las operaciones. No será posible efectuar un balance completo hasta dentro de varios meses, cuando el ministerio de Defensa británico termine el análisis de los hechos. De todos modos, algunos de éstos, permanecerán quizá en la sombra; en el bando argentino, se observa una clara reticencia a divulgar informaciones sobre la guerra, sin duda por estar enn curso una encuesta militar innterna. Para preparar este artículo nuestros corresponsales en Londres se entrevistaron con industriales, responsables del ministerio de Defensa y m[illegible]s que participaron directam[illegible]n los combates. Las operaciones terrestres y navales, así como el problema especial del empleo de misiles superficie-aire, serán estudiados en futuros artículos. — La Redacción.

Después de la invasión del archipiélago, los argentinos instalaron la mayor parte de sus medios aéreos en el aeropuerto de Port Stanley, que posee una pista de hormigón de 1.200 m. de longitud, y destacaron algunos aparatos en Goose Green y Pebble Island, donde hay pistas de hierba. Pero no intentaron prolongar la pista de Port Stanley, de manera que no pudieron emplear desde allí aviones de ataque *Mirage* o A-4. Los aprovisiônamientos y los refuerzos eran enviados por aire, lo más de las veces en aparatos C-130 *Hercules*.

Cuando el mando argentino se dio cuenta de que la fuerza de int[illegible]nción británica tenía intenci[illegible]atacar, reforzó el dispositivo aéreo con aviones *Pucara* de ataque contra objetivos terrestres y aparatos de adiestramiento T-34 *Turbo Mentor* y MB339, armados con cañones y cohetes. Fue aumentado igualmente el número de helicópteros de transporte. La defensa aérea, sobre todo alrededor de Port Stanley, fue organizada con misiles suelo-aire *Roland* y *Tigercat*, y cañones de 35 y 20 mm. Para la detección, los argentinos disponían de un radar de vigilancia táctica AN/TPS-44 y un AN/TPS-43 tridimensional. Para la dirección de tiro local, había un sistema *Super Fledermaus*.

La flota británica fue atacada por aviones *Mirage* y A-4, con la ayuda limitada, pero eficaz, de los *Super Etendard* de las fuerzas aeronavales, armados con misiles AM39 *Exocet*. Los pilotos argentinos sabían que el alcance eficaz del misil superficie-aire *Sea Dart*, instalado en los destructores británicos Tipo 42, es de 50 km., por lo que se veían obligados a atacar desde muy pequeña altitud con bombas, cohetes y cañones, sin ayuda de las CME. Por otra parte, los aviones argentinos operaban a unos 650 km. de sus bases, al límite de su radio de acción y con pesadas cargas de armas. Por consiguiente, los pilotos debían vigilar continuamente el nivel de sus reservas de combustible y, en el caso del *Mirage*, evitaban utilizar el dispositivo de postcombustión.

Los A-4 argentinos fueron reaprovisionados de combustible en vuelo, sin que se sepa si esta operación era corriente o excepcional.

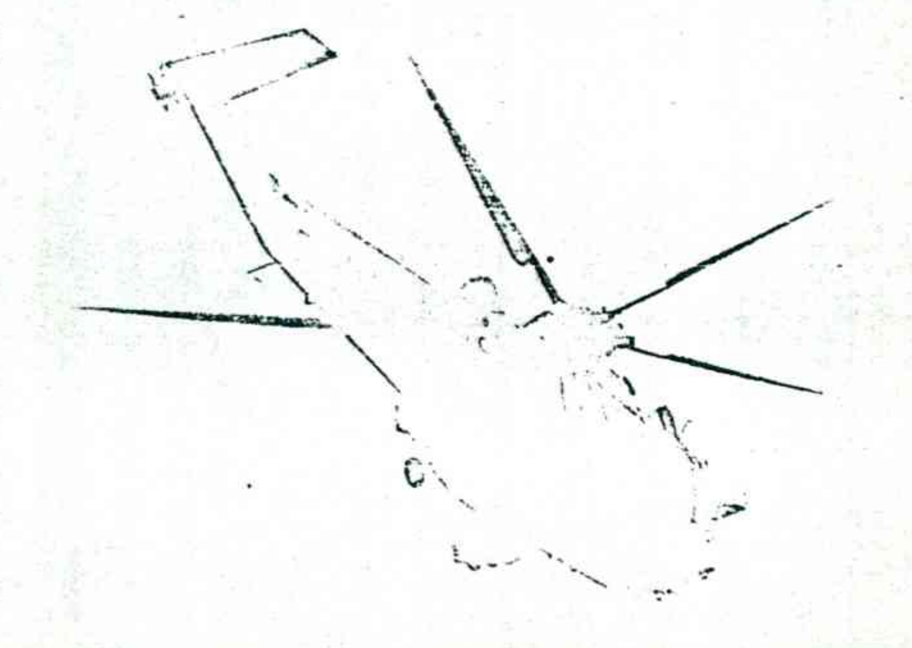
Los pilotos argentinos dieron prueba de un valor ejemplar, pese a la oposición de los *Sea Harrier* armados con misiles AIM-9L *Sidewinder*, los misiles superficie-aire, los cañones de 40 y 20 mm. y el tiro de las armas ligeras. Su valor no fue siempre recompensado, por falta de visores apropiados y debido a errores tácticos. Numerosas bombas alcanzaron la parte de popa de los buques, o incluso cayeron en la estela de los mismos, como si los atacantes hubieran apuntado al centro de las naves, sin tener en cuenta su velocidad. Cuando las bombas eran lanzadas desde muy pequeña altitud (a veces 30 pies), no había tiempo suficiente para armar el detonador, por lo que cuatro bombas de cada cinco que dieron en el blanco no estallaron.

Para comprender lo que hubiera ocurrido si todos los proyectiles lanzados hubieran funcionado correctamente, basta con mencionar algunos ejemplos: la fragata *Plymouth* recibió cuatro bombas, casi todas lanzadas el 8 de junio por cinco *Mirage*. Ninguna estalló. Este fracaso les costó caro a los argentinos, pués la fragata disparó durante la campaña nueve *Seacat* y 900 granadas antiaéreas de 114 mm., derribando cinco aparatos y causando daños a otros más. Las fragatas Tipo 22 *Brilliant* y *Broadsword*, encargadas de proteger los portaaeronaves *Hermes* e *Invincible*, derribaron siete aviones argentinos; los misiles *Seawolf* lanzados por la *Brilliant* destruyeron enteramente un grupo de cuatro A-4, mientras que la *Broadsword* derribaba otros tres: dos con misiles *Seawolf* y otro con cañón Bofors de 40 mm. Los dos buques estuvieron a punto de ser hundidos: una bomba de 450 kg. rebotó en el agua a 5 m. detrás del *Broadsword*, pasó sin estallar a través del helicóptero *Lynx* posado en cubierta, mientras que otras tres bombas rebotaban por encima del *Brilliant* sin alcanzarlo. El destructor Tipo 42 *Glasgow*, de la misma serie

1 — *Aparatos* Harrier GR3 *de la Aviación británica junto con los* Sea Harrier *de la Marina, en la cubierta de vuelo de un portaaeronaves (quizá el* Hermes*). El* GR3 *visible en primer término lleva bajo las alas bombas de 250 kg., guiadas por un sistema lasérico* Pave Way. *El* Sea Harrier *de la derecha, delante de un helicóptero* Sea King *HAS Mk5, está armado con misiles AIM-9L* Sidewinder.

2 — *Helicóptero Westland* Sea King *Mk2 provisto de un radar Thorn-EMI* Searchwater *de vigilancia marítima, modificado para la detección de objetivos desplazándose a pequeña altitud. El 2 de agosto pasado, dos* Sea King *provistos de este radar aterrizaron en el* Illustrious, *más reciente portaaeronaves de la Marina británica, mientras éste navegaba por el canal de la Mancha dirigiéndose hacia las islas Malvinas. Estos helicópteros constituirán un medio de detección lejana, que tanto hace falta a la flota británica. La modificación de los aparatos duró once semanas en total; por el momento, no está previsto montar el* Searchwater *en ningún otro* Sea King. *En el momento de despegar o aterrizar, se hace girar 90° hacia arriba el radomo de grandes dimensiones, y luego éste se pliega hacia atrás. Según Thorn-EMI, sería relativamente fácil instalar el radar en otro aparato, ya que no es necesario desmontar el sistema de lucha ASM.*

1



2

3 — *Avión* Victor *reaprovisionando de combustible un C-130 volando sobre el Atlántico Sur (fotografía tomada después del alto el fuego). La operación se efectúa en vuelo descensional, ya que la velocidad máxima del C-130 en vuelo horizontal es inferior a la velocidad mínima del* Victor.

4 — *Avión de ataque argentino maniobrando para evitar los misiles superficie-aire disparados por los buques de la fuerza de intervención británica. La longitud del morro del aparato (no hay que confundirlo con e reflejo del tubo de Pitot) parece indicar que se trata de uno de los* Dagge *entregados a los argentinos* (fotografía Press Association).

5 — *Helicóptero* Chinook *de la RAF llevando bidones de combustible colgados de la eslinga sobre la bahía de San Carlos. Esta fotografía demuestra que los buques de superficie británicos estaban expuestos a fuego del enemigo durante el establecimiento de la cabeza de puente.*

6 — *Resultado parcial de uno de los bombardeos efectuados contra e aeropuerto de Port Stanley. En primer término se ven los restos de u avión* Pucara *de ataque contra objetivos terrestres y, detrás, los de Britten-Norman* Islander *del gobernador británico del archipiélago.*

7 — *Dos aviones* Super Etendard *de la Marina argentina. Aparatos de este tipo, armados con misiles antibuque AM39* Exocet *de trayectoria rasante, lograron hundir el destructor* Sheffield *y el buque de transporte* Atlantic Conveyor (fotografía Camera Press).

que los buques destruidos *Sheffield* y *Coventry*, fue alcanzado igualmente por una bomba de 450 kg. que no estalló.

Sin embargo, las armas del enemigo produjeron efectos devastadores cuando funcionaron correctamente. Fueron hundidos cuatro buques de guerra y uno de transporte, y dañadas otras diez naves. La pérdida del *Atlantic Conveyor* fue particularmente grave, porque esta unidad transportaba el 75% de los helicópteros *Chinook* de la Aviación británica, una escuadrilla completa de *Wessex*, gran cantidad de materiales y diversos aprovisionamientos. El *Exocet* que hundió el *Atlantic Conveyor* fue lanzado seguramente por un *Super Etendard* contra el portaaeronaves *Hermes* (el avión disparó dos misiles). Fue apartado de su objetivo por un helicóptero *Lynx* de la escuadrilla nº 815, que utilizaba simultáneamente señuelos y medios activos de CME (esta táctica defensiva contra misiles de trayectoria rasante fue desarrollada rápidamente después de la pérdida del *Sheffield*, hundido igualmente por un AM39 *Exocet*). El misil destinado al *Hermes* torció el rumbo hacia la derecha y se fijó en el buque grande más próximo, en este caso el *Atlantic Conveyor*, que se encontraba de 5 a 6 km. de distancia del portaaeronaves. Por este motivo creyeron en Buenos Aires que había sido hundido o gravemente averiado el *Hermes* o el *Invincible*.

La Aviación argentina prosiguió sus ataques (sobre todo en la bahía de San Carlos) hasta que sufrió demasiadas pérdidas y que el combate terrestre dió la ventaja a los británicos. No obstante, no cesó inmediatamente en el empeño; el 8 de junio, los LST *Sir Galahad* y *Sir Tristram* fueron alcanzados por aparatos A-4 en el momento de desembarcar la Guardia Escocesa y otras tropas en Bluff Cove. El *Sir Galahad* se incendió, pereciendo 56 hombres. Puesto que el desembarco se efectuaba a la vista de los argentinos, los buques eran muy vulnerables; en el momento del ataque, los helicópteros estaban desembarcando las baterías de misiles suelo-aire *Rapier* que debían cubrir la operación.

Las incursiones británicas contra Port Stanley y los tiros de la artillería naval neutralizaron progresivamente los aviones argentinos de apoyo cercano basados en el archipiélago. Por otra parte, cierto número de aeronaves, en particular aparatos *Pucara*, fueron destruidas en tierra en el aeródromo de Pebble Island por los comandos del SAS (Special Air Service). Los *Pucara* basados en el archipiélago atacaron a las tropas británicas que habían desembarcado y los buques que navegaban cerca de la costa. Resultaron ser muy peligrosos para los helicópteros en vuelo, pero vulnerables a los tiros de misiles suelo-aire, en particular los *Blowpipe*.

No se sabe por qué los argentinos no consiguieron derribar al menos un bombardero *Vulcan* y mayor número de *Harrier* y *Sea Harrier*. Sin embargo, poseían misiles suelo-aire de varios tipos, en particular *Blowpipe*, *Tigercat* y *Roland*. Se sabe que un *Harrier* y dos *Gazelle* fueron derribados por misiles *Blowpipe*. Otro *Harrier*, volando a 12.000 pies de altitud, fue alcanzado probablemente por un *Roland*. Varios *Harrier* fueron derribados por la artillería antiaérea. Se considera que el radar argentino *Super Fledermaus* fue incapaz de dirigir el tiro contra los *Harrier*, pero esto fue debido quizá a los medios de CME utilizados por las aeronaves de la Marina y la Aviación británicas.

Los Harrier y Sea Harrier

Una de las principales preocupaciones del estado mayor británico fue proporcionar a la flota y a las tropas desembarcadas los aviones de cobertura y apoyo que necesitaban.

Puesto que los dos portaaeronaves de la Marina británica, el *Hermes* y el *Invincible*, no pueden llevar más que helicópteros o aparatos V/STOL, la tarea principal recayó en los *Sea Harrier*, reforzados posteriormente con algunos *Harrier GR3* de la Aviación. Al principio del conflicto, la Marina poseía tan sólo 34 *Sea Harrier*; el contrato de adquisición de 10 aparatos adicionales había sido anulado por motivos económicos.

Las escuadrillas nº 800, 801 y 899, embarcadas en el *Hermes* y el *Invincible*, estaban provistas en total de 28 *Sea Harrier*, 6 de los cuales fueron perdidos durante la campaña (4 por accidente y 2 derribados por la artillería antiaérea). Las primeras victorias aéreas alcanzadas con el *Sea Harrier* lo fueron por pilotos de la Aviación destacados en la Marina. En muy poco tiempo, los *Harrier GR3* de la Aviación fueron armados con misiles aire-aire AIM-9L *Sidewinder*. Fueron modificados igualmente sus soportes de fijación para poder llevar cohetes de *Sea Harrier*.

Todos los *Harrier* y *Sea Harrier* estaban provistos de detectores de radar y lanzaseñuelos; se cree que poseían también medios activos de CME.

Los *Sea Harrier* efectuaron más de 1.500 salidas y los *Harrier GR3* unas 150. Los *Sea Harrier* lograron 31 victorias aéreas seguras (y otras no confirmadas), sin perder un solo aparato en combate aéreo. Lanzaron en total 27 misiles AIM-9L *Sidewinder*, 24 de los cuales dieron en el blanco; al parecer, los otros 3 fueron disparados antes de fijar el autodirector en el blanco. Siete aparatos argentinos fueron derribados por el tiro de cañones Aden de 30 mm.

Los *Harrier* y *Sea Harrier* atacaron igualmente objetivos terrestres con bombas de 450 kg., cohetes y bombas de racimo BL755. Fueron utilizados buscadores de blancos marc dos *Pave Way* con algunas bomb de 450 kg., asociados probabl mente con un dispositivo terrest de designación.

Los *Sea Harrier* efectuaron e promedio seis salidas diarias, c una duración de 90 minutos en l mayor parte de los casos. Su coef ciente de disponibilidad general s mantuvo por encima del 80%, incl so después de 24 horas de intens actividad.

En Gran Bretaña, se afirma que l flota habría estado en mejor post ra si la Marina hubiera mantenido e servicio un portaaviones de cubier oblicua tal como el *Ark Royal*. S embargo, los aviones clásicos en barcados en este navío no habría efectuado probablemente tantas s lidas como los *Harrier* y *Sea Harri* del *Hermes* y el *Invincible*, habid cuenta de las condiciones desfav rables del estado del mar, el viento la visibilidad. Por otra parte, l aparatos clásicos no habrían podid reaprovisionarse y operar desde ti rra, como lo hicieron los *Harri* después de ser acondicionada un cabeza de puente. En cambio, h brían constituido un medio de detec ción temprana, del que careció l flota británica.

,d

Nimrod del 18.° grupo fueron ,s primeros aparatos de la Avia- ,n que llegaron a la isla de Ascen- ,on. Llevaron a cabo con regulari- ad misiones de patrulla, vigilando s buques argentinos y soviéticos ue seguían los movimientos de la ota británica rumbo a las Malvinas. l cabo de algunas semanas, algu- os *Nimrod* provistos de una lanza e reaprovisionamiento de combustible en vuelo pudieron operar a nayor distancia hacia el Sur y volar urante más de 15 horas seguidas. stos aparatos lanzaron igualmente n paracaídas correo destinado a las uerzas navales, contenido en sacos npermeables que recogían los helicópteros.

Los *Nimrod* efectuaron en total 10 salidas, armados con misiles *larpoon*, y torpedos *Stingray* alojados en la bodega, así como con nisiles *Sidewinder* y *Martel* fijados ajo las alas. El *Harpoon* será conservado sin duda como una de las rmas estándar del *Nimrod*.

Lo can

Cuando fueron invadidas las islas Malvinas, el *Vulcan* estaba siendo etirado del servicio y habían sido disueltas tres escuadrillas de la Aviación británica. El ministerio de Defensa había recibido ofertas de diversos museos que deseaban conservar algunos aparatos, así como de la Aviación argentina que quería adquirir una escuadrilla completa.

La Aviación británica decidió utilizar el *Vulcan* para operar en el Atlántico Sur, porque este aparato, reaprovisionado de combustible en vuelo, es capaz de alcanzar las Malvinas saliendo de la isla de Ascensión. Por otra parte, el bombardero constituía una amenaza potencial contra el territorio continental argentino. Se rechazó la eventualidad de bombardear Argentina, aunque fue examinada en consejo de ministros. Las instalaciones del compartimiento de las armas fueron modificadas para poder llevar 21 bombas de 450 kg. y los aparatos fueron provistos de una lanza para el reaprovisionamiento de combustible en vuelo.

El 1 ° de mayo, un *Vulcan* despegó de la isla de Ascensión para bombardear el aeródromo de Port Stanley, situado a 5.600 km. de distancia. El aparato fue reaprovisionado varias veces de combustible, la última a sólo 320 km. de las Malvinas. Cuando llegó sobre el objetivo, efectuó una pasada ligeramente oblicua a 12.000 pies de altitud, con la esperanza de alcanzarlo con dos bombas. En realidad, sólo una de ellas cayó sobre la pista, y esto no impidió que aterrizaran y despegaran posteriormente aparatos argentinos *Hercules* y *Pucara*. Los *Sea Harrier* atacaron a su vez con bombas de 450 kg., para cortar la pista por sus dos extremos. A continuación, otro *Vulcan* procedente de Ascensión lanzó sobre la pista 21 bombas, ninguna de las cuales dio en el blanco.

En esa ocasión, los argentinos utilizaron una estratagema muy ingeniosa: con tierra y arena, dibujaron sobre la pista círculos que imitaban perfectamente cráteres de bombas, logrando engañar incluso a los especialistas encargados de interpretar las fotografías aéreas. Convencido de que la pista era ya inutilizable, el comandante en jefe británico suspendió las misiones de *Vulcan*.

Sin embargo, los *Vulcan* efectuaron otras tres incursiones, dos de ellas para atacar los aviones en tierra y los almacenes del aeropuerto de Port Stanley, y la otra contra el radar Westinghouse instalado fuera de la ciudad. Al parecer, esta última misión fue llevada a cabo con un arma antirradar (quizá un misil *Shrike*), que no destruyó las instalaciones, derribando solamente las antenas. Al cabo de pocos días, el radar fue puesto de nuevo en servicio, e interrumpía sus emisiones tan pronto como llegaban aviones británicos.

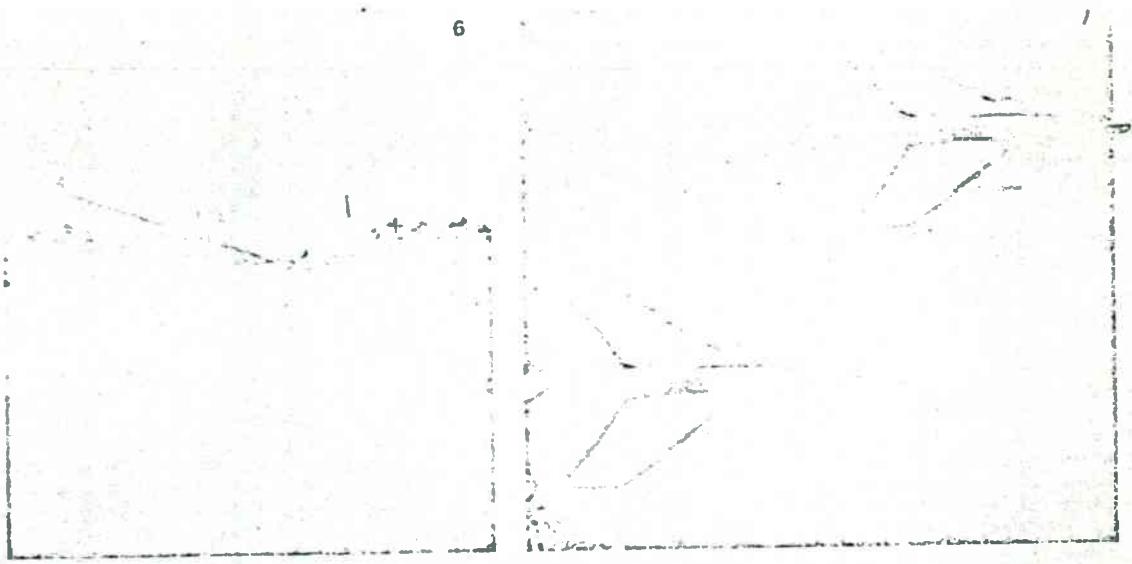
A su regreso, el *Vulcan* que había efectuado esta incursión no pudo reaprovisionarse de combustible en vuelo, debido a la rotura de la lanza. Aterrizó en Brasil, donde la segunda arma antirradar que llevaba fue confiscada.

Los *Vulcan* establecieron una plusmarca: la de la mayor distancia recorrida por un bombardero en la historia de la guerra aérea. El ministerio de Defensa prevé mantener en servicio cierto número de esos aparatos, como precaución por si se abrieran de nuevo las hostilidades en el Atlántico Sur.

Helicópteros

Los británicos utilizaron helicópteros de ocho tipos — *Chinook*, *Sea King*, *Commando*, *Lynx*, *Wessex*, *Gazelle*, *Scout* y *Wasp* —, encargados de llevar a cabo las misiones siguientes: protección ASM de la

6



Los Harrier en operación

ıos ocasión de entrevistar al teniente de navío Dave Smith, de la escuadrilla n° 800 asignada al portaaeronaves *Hermes*. Este oficial había terminado su adiestramiento con el *Sea Harrier* sólo tres semanas antes de embarcarse. Llevó a cabo algo más de cincuenta misiones durante la guerra de las Malvinas —poco menos del promedio general, que fue de 55 a 60 misiones por piloto— y derribó dos *Mirage*. El primer combate tuvo lugar el 24 de mayo. El teniente de navío Smith efectuaba una patrulla con el comandante de su escuadrilla, capitán de corbeta Andrew Auld, a 10.000 pies de altitud, al norte del archipiélago. Los *Sea Harrier* fueron guiados hacia un grupo de cuatro *Mirage* que amenazaba la fuerza de desembarco en la bahía de San Carlos, y descendieron entonces a pequeña altitud a la vez que aceleraban. El capitán Auld vió tres *Mirage* que se acercaban a los buques, logró colocarse detrás de ellos y lanzó dos *Sidewinder*, cada uno de los cuales destruyó un *Mirage*. El teniente de navío Smith atacó un tercer *Mirage* con un *Sidewinder*, lanzándolo según un ángulo de casi 90°. Al principio, creyó que el misil erraría el blanco, pero la intercepción se produjo en pleno viraje, destruyendo el avión argentino. El cuarto *Mirage* lanzó sus bombas y depósitos externos de combustible, huyendo después en dirección a Argentina.

El teniente de navío Smith alcanzó su segunda victoria mientras patrullaba a las órdenes del capitán Dave Morgan, de la RAF, cerca del buque de transporte de asalto *Sir Galahad*, alcanzado por las bombas unas seis horas antes y envuelto en llamas. El capitán Morgan vio tres *Mirage* y se puso en posición invertida descendiendo hacia el mar. Enderezó cuando se encontraba a unos 100 pies de altitud y lanzó dos *Sidewinder* que destruyeron casi simultáneamente sendos *Mirage*. A continuación, disparó todas las municiones de sus dos cañones Aden de 30 mm. contra el tercer *Mirage*. El teniente de navío Smith vio los proyectiles dar en el agua cerca del objetivo, lo que le ayudó a localizar ese *Mirage* y fijar en el el autodirector de un *Sidewinder*. En el momento en que el jefe de patrulla, habiendo llegado al límite de su reserva de combustible, volvía a coger altitud para regresar al *Hermes*, situado a unos 370 km. de distancia, el teniente de navío Smith lanzó el misil, que alcanzó su objetivo; éste se encontraba entonces a muy pequeña altitud sobre la tierra, a una distancia de 3 a 5 km. El *Mirage* se estrelló inmediatamente.

Según el teniente de navío Smith, la escuadrilla n° 800 disparó durante el conflicto 14 *Sidewinder* — todos ellos del modelo AIM-9L —, que derribaron 13 aparatos. El 1 ° de mayo, que coincidió con el principio de las operaciones aéreas, la escuadrilla se vio envuelta en un auténtico combate aéreo. En esa ocasión, dos *Mirage* argentinos lanzaron sendos misiles Matra R.530, de guía radárica semiactiva, contra aparatos *Sea Harrier* de la escuadrilla; pero, en ambos casos, los pilotos cesaron el combate sin iluminar sus objetivos hasta el impacto. Esos dos *Mirage* fueron derribados finalmente por los *Sea Harrier*. Posteriormente, los aparatos argentinos atacantes lanzaban sus cargas y daban media vuelta si encontraban los *Sea Harrier*. Los pilotos británicos jamás tuvieron que atacar a más de cuatro *Mirage* al mismo tiempo. Los *Sea Harrier* resultaron ser de muy fácil mantenimiento: el coeficiente de disponibilidad fue de casi el 95% al principio de cada jornada (resultado muy superior al que se hubiera obtenido con los *Phantom* si se hubiera dispuesto del portaaviones clásico *Ark Royal*). El mantenimiento de los aparatos prosiguió en cubierta, a la luz de los proyectores y de las linternas, incluso bajo el granizo y con fuerte mar. La mayoría de los pilotos pasaban de ocho a nueve horas al día volando o en alerta en sus aviones. Los británicos atribuyen la superioridad del *Sea Harrier* respecto al *Mirage* a sus rápidas aceleraciones. Los pilotos patrullando a 10 000 pies de altitud y una velocidad de 250 nudos tardaban sólo algunos segundos en volar a 600 nudos, descendiendo a ras de las olas.

dota, ataque contra objetivos terrestres, reconocimiento, lucha antibuque, apoyo logistico y enlaces.

Durante la campaña, la mayor parte de estas aeronaves fueron sometidas rápidamente a numerosas modificaciones. La medida más general consistió en proveer el mayor numero posible de aparatos de una ametralladora orientable. En algunos helicópteros fueron instalados lanzacohetes y en los *Lynx* los primeros ejemplares de serie del misil aire-superficie *Sea Skua*. Fueron montados detectores de radares y lanzaseñuelos en los *Chinook*, y equipos destinados a perturbar el autodirector del misil *Exocet* en algunos *Lynx* y *Sea King*. Los *Sea King* de lucha ASM fueron desprovistos de parte de sus equipos especiales (salvo el torno del sonar); con esta reducción de peso, participaron en los transportes a tierra junto con los *Commando*.

El *Atlantic Conveyor* hundido por un *Exocet* llevaba cuatro *Chinook* de la Aviación y una escuadrilla completa de *Wessex*. Afortunadamente, un *Chinook* que estaba volando durante el ataque escapó al desastre. El aparato siguió siendo empleado durante toda la campaña, con un coeficiente de utilización que constituyó una plusmarca, aunque sus sistemas de navegación eran inutilizables y el aparato había perdido sus limpiaparabrisas. Aun cuando puede llevar normalmente un máximo de 44 hombres, despegó a veces con 81 pasajeros a bordo. Un *Chinook* capturado tras la rendición de las fuerzas argentinas fue puesto inmediatamente en servicio en la Aviación británica.

Los *Sea King* y *Commando* volaron casi sin interrupción y los mecánicos lograron mantener un coeficiente excepcional de disponibilidad. Para dar una idea de la intensidad de las operaciones aéreas, cabe mencionar el caso de la escuadrilla n° 820, cuyos *Sea King* efectuaron 1 560 horas de vuelo durante el mes de mayo, lo que corresponde a mantener en el aire dos aparatos durante las 24 horas del día. Cada piloto de helicóptero de la Marina efectuó en promedio 270 horas de vuelo, equivalentes a un año normal en tiempo de paz.

Se ha hablado muy poco de las misiones de transporte y apoyo llevadas a cabo por los *Sea King* y *Commando* en provecho de los comandos del SAS. Mucho antes del desembarco masivo en la bahía de San Carlos, varios destacamentos de esas tropas especiales fueron llevados a tierra en helicóptero para efectuar acciones de hostigamiento y reconocimiento. Cada noche, los comandos eran transportados de uno a otro punto del archipiélago y los argentinos jamás lograron interceptarlos.

Tan pronto como fue establecida la cabeza de puente de San Carlos, fue acondicionado en tierra un aeródromo auxiliar. Una pista corta de chapas metálicas, con área de estacionamiento y pista de circulación, así como depósitos de combustible enterrados, permitió a los helicópteros y aparatos *Harrier* reaprovisionarse de combustible y operar desde tierra.

Misiles aire-superficie *Sea Skua*, de modelo aún no homologado, fueron transportados a las Malvinas para ser instalados en los *Lynx*. De noche y con muy mal tiempo, uno de esos *Lynx* atacó con el *Sea Skua* dos patrulleros argentinos, hundiendo uno de ellos y averiando el otro. En Georgia del Sur, el submarino argentino *Santa Fe* fue alcanzado por un misil AS-12 y fuego de ametralladora, antes de ser averiado por dos granadas ASM lanzadas desde un helicóptero.

Los británicos perdieron en total dos *Sea King Mk5*, tres *Commando*, de diez a doce *Wessex* (cifras oficiales no publicadas), varios *Lynx* y *Gazelle*, y un *Scout* (este último derribado por un *Pucara*).

8—*Piloto argentino a los mandos de un A-4* Skyhawk. *A la izquierda de lo que parece ser la insignia de la escuadrilla, se ven la silueta de un buque de escolta y una fecha (24 de mayo). Así pues, es probable que este aparato haya participado en la operación en la que fue hundida la fragata Tipo 21* Antelope (fotografía AP).

9—*Durante el primer bombardeo del aeródromo de Port Stanley, una granada de 20 mm. perforó el plano de deriva de este* Sea Harrier *perteneciente al* Hermes (fotografía Press Association).

Para compensar estas pérdidas, el ministerio de Defensa ha encargado a Westland ocho *Sea King* y ocho *Commando* (cinco o seis de ellos provistos de un radar de vigilancia lejana), así como tres *Lynx* y cinco *Gazelle*.

Aviones de apoyo logístico

Desde el principio del conflicto, la Aviación británica utilizó todos sus medios disponibles para tender un puente aéreo entre Gran Bretaña y la isla de Ascensión. La población de la isla pasó a más del doble en unos quince días. En los momentos más álgidos de la crisis, Wideawake se convirtió en uno de los aeropuertos más activos del mundo, con 400 movimientos de aparatos al día.

En el momento del alto el fuego, los *Hercules* y VC 10 de la Aviación británica habían efectuado más de 600 salidas, transportado a más de 5 000 pasajeros y 7 000 tm. de mercancías. Cuarenta misiones de transporte con reaprovisionamiento de combustible en vuelo fueron llevadas a cabo entre la isla de Ascensión y el archipiélago de las Malvinas, para llevar correo y materiales de primera necesidad, en un trayecto de ida y vuelta de 12 800 km., lo que representa de 24 a 25 horas de vuelo. Fue batida otra plusmarca en esa ocasión: la de la duración de un vuelo de *Hercules* (28 horas).

Reaprovisionamiento de combustible en vuelo

Los británicos efectuaron 600 reaprovisionamientos de combustible en vuelo, con aparatos de cinco modelos. En sólo seis casos, diversos fallos impidieron al avión reaprovisionado llegar a su destino. Algunas veces se encontraron al mismo tiempo en la isla de Ascensión hasta 15 aviones cisterna *Victor*, es decir, aproximadamente las dos terceras partes del número total de esos aparatos en servicio en la RAF. Para compensar su ausencia en el dispositivo de la OTAN, la Aviación estadounidense destacó provisionalmente varios KC-135 a Mildenhall (Gran Bretaña).

Aparatos *Vulcan*, *Nimrod* y C-130 *Hercules* fueron modificados para poder ser reaprovisionados de combustible en vuelo, mientras que otros *Hercules* y *Vulcan* fueron transformados en aviones cisterna. Los *Vulcan* no habían efectuado una operación de reaprovisionamiento desde hacía más de quince años; al verificar sus instalaciones, se descubrieron escapes en las tuberías y otras anomalías. En lugar de tratar de repararlos, se prefirió proveerlos de lanzas pertenecientes a los *Victor*.

Para ilustrar la rapidez de ejecución de los trabajos, cabe mencionar el caso de los *Nimrod*, cuya modificación fue emprendida el 18 de abril. Seis días más tarde, el primer aparato despegó para un vuelo de prueba. Se observó en esa ocasión cierta inestabilidad según el eje de guiñada, que fue inmediata y totalmente corregida. El 28 y el 29 de abril, fue probado en tierra el sistema de transvase de combustible. El día 30, se efectuó la prueba real de reaprovisionamiento en vuelo y, el 2 de mayo, ese primer *Nimrod* fue entregado con el sistema completo listo para funcionar. Trece *Nimrod* fueron modificados durante el conflicto y otros tres después del alto el fuego.

La sociedad Marshall, de Cambridge, instaló lanzas de reaprovisionamiento de combustible en siete *Hercules* y transformó otros cuatro aparatos del mismo tipo en aviones cisterna, montando una lanza sobre el piso de la cabina, con la salida del cono a través de la puerta trasera de carga.

Para aumentar el número de sus aviones cisterna, la Aviación hizo montar una lanza de reaprovisionamiento de combustible en la parte trasera de seis *Vulcan*. Nada indica cuánto tiempo estos aparatos serán mantenidos en servicio. Dentro de poco tiempo, la RAF dispondrá de otros nueve aviones cisterna VC 10 que British Aerospace está modificando en Filton, con lo que poseerá en total más de 40 aparatos de ese tipo. Posteriormente, es probable que todos los VC 10 militares y civiles existentes sean transformados en aviones cisterna.

◆◆

Pérdidas de aeronaves argentinas

No ha sido cerrada aún definitivamente la lista de pérdidas argentinas, ya que las autoridades de Buenos Aires han anunciado hasta ahora la muerte de sólo 55 pilotos. Las estimaciones siguientes han sido facilitadas por los británicos.

Skyhawk	31	
Mirage	26	
Pucara	unos 23	(incluidos los capturados o destruidos en tierra)
Helicópteros	unos 18	(incluidos los capturados o destruidos en tierra)
Aviones de adiestramiento y ataque	5	
Aviones ligeros	3	
Skyvan	1	
Canberra	1	
C-130	1	
Total: unos 109		

Tales pérdidas fueron debidas a las causas siguientes:

Harrier	31
Misiles superficie-aire	41
Destrucción en tierra o captura	30
Otros motivos	7

Los 31 aparatos destruidos por los *Harrier* fueron los siguientes:

Mirage	19
Skyhawk	5
Pucara	2
Canberra	1
C-130	1
Helicópteros	3

Siete aeronaves fueron destruidas por « otros medios », una de ellas por un cañón naval de 114 mm. Las otras seis fueron derribadas por el fuego de armas ligeras o por aparatos propios.

The Falklands Conflict
Part 1: the air war

by Derek Wood and Mark Hewish, London

This is the first article in a series written by IDR*'s London correspondents following interviews with representatives of British industry, MoD officials and those who actually took part in the fighting. The ground war, the sea war and surface-to-air missile operations will be covered in later issues. — Ed.*

al assessments of the Falklands conflict show that aircraft, helicopters and guided weapons all played key roles in the conduct of the war. A full assessment will not be possible for several months until operational analyses have been carried out by the UK Ministry of Defence, and even then the Argentinian side of the affair will not be fully represented — the Argentinian authorities are clearly somewhat reticent and an internal military enquiry is being carried out.

Following the Argentinian invasion of the Falklands, the main part of the Argentinian air force stationed on the islands was based at Port Stanley airfield which has a 1,200m (4,000ft) runway. Detachments were also based at Goose Green and Pebble Island which have grass strips. No attempt was made to lengthen the Port Stanley runway and consequently no Argentinian *Mirage* fighters or A-4 attack aircraft based there. Supplies and reinforcements were flown in, normally in C-130 *Hercules* aircraft.

When it became clear that the hastily despatched British task force had serious intentions — a fact not at first believed by the Argentinian High Command — efforts were made to bolster up the air forces on the islands. The reinforcement aircraft consisted largely of turboprop *Pucara* ground-attack aircraft, T-34 *Turbo Mentors* and MB339 trainer aircraft, armed with guns and rocket launchers, and more helicopters to assist in the movement of troops and supplies to the remoter parts of the islands. Air defenses were set up, mainly around Port Stanley, consisting of *Roland* and *Tigercat* SAMs together with 35mm and 20mm anti-aircraft guns. The Argentinians also set up electronic surveillance equipment using an AN/TPS-44 tactical surveillance radar and an AN/TPS-43 tactical 3-D radar. A *Super-Fledermaus* system was used for local weapon control.

Air attacks against the British task force were carried out by *Mirages* and A-4s with limited, but successful, assistance from naval air arm *Super Etendards* equipped with AM39 *Exocet* missiles. The type of attack employed by these aircraft was dictated by the Argentinian knowledge of the 50km lethal radius of the *Sea Dart* surface-to-air missile carried by British Type 42 destroyers — Argentina possesses two similar vessels and at the beginning of 1982 one of these, the *Santisima Trinidad*, successfully completed test firings of the *Sea Dart* missile. Attacks, therefore, had to be made at low level using iron bombs, rockets and cannon and without the benefit of electronic countermeasures. One factor that hampered the Argentinian aircraft was that they were operating at extreme range from their mainland bases some 650km away. Pilots of fully laden aircraft had to keep a careful watch on fuel states and, in the case of the *Mirage*, avoid using the afterburner.

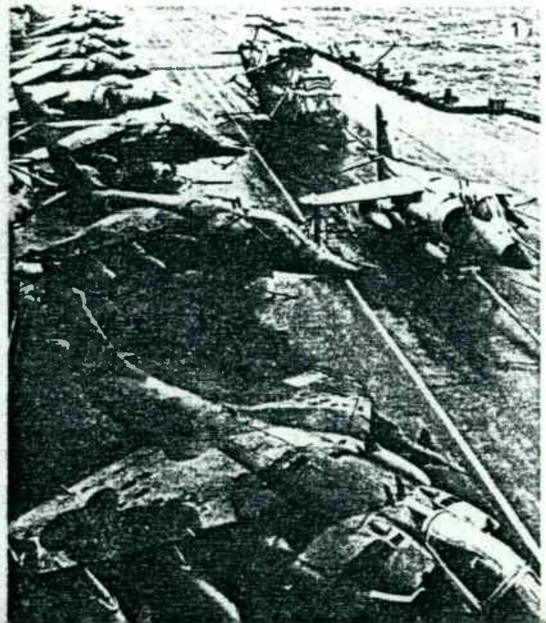
In-flight refuelling was used by the Argentinians for the A-4s, although what proportion of the force was able to take advantage of it is unknown. In one case, an Argentinian pilot was heard cursing his controller when he missed his return tanker rendezvous and was forced to eject into the sea. As one senior British officer said: "If the Falklands had been 150km closer to Argentina, things might have been different."

As it was, Argentinian pilots pressed home their attacks with exceptional bravery in the face of *Sea Harriers* firing AIM-9L *Sidewinder* missiles, surface-to-air missiles and ground fire from 40mm guns, 20mm guns and small arms. They were, however, let down by inadequate bomb-aiming equipment or tactics — many bombs hit or just missed the stern of ships under way, indicating that they had probably been aimed at the middle of the ship with no allowance made for the vessel's forward speed. Attacks

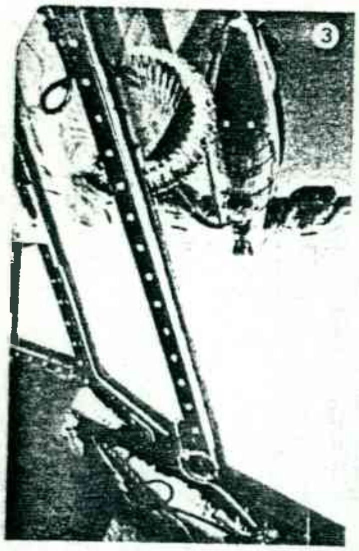
1 — *RAF* Harrier *GR3s, RN* Sea Harriers *and a* Sea King *HAS Mk5 helicopter on the flight-deck of what appears to be HMS* Hermes. *The GR3 in the foreground has 545lb bombs, with* Pave Way *laser guidance, mounted on the outboard wing stations. The* Sea Harrier *at right is armed with AIM-9L* Sidewinder *missiles.*

2 — *Photo of a Westland* Sea King *Mk2 fitted with a Thorn-EMI* Searchwater *maritime surveillance radar modified to detect low-flying targets.* Sea Kings *fitted with this radar joined HMS* Illustrious, *the latest Royal Navy STOVL carrier, in the English Channel on August 2 as she was leaving for the Falklands. These helicopters will provide the British fleet with a much needed airborne early warning element. So far two aircraft have been fitted with the system and there are no immediate plans to modify any more. Installation of the radar has taken 11 weeks from initial plans to the aircraft becoming operational. The radar is mounted in the large dome on the side of the fuselage. During take-off and landing the dome is swivelled through 90° upwards and to the rear. Thorn-EMI told* IDR *that the system can be transferred to another aircraft relatively easily and that the ASW fit has not been removed. All data-processing takes place on board the helicopter.*

1



2



3 *– The view from the copilot's seat of a C-130* Hercules *during in-flight refuelling from a* Victor *tanker aircraft, somewhere over the South Atlantic, en route for the Falklands. In-flight refuelling of a* Hercules *had to be carried out while descending as the aircraft's maximum speed is lower than the minimum speed of the* Victor. *This photo was taken after the Argentinian surrender.*

4 *– An Argentinian attack aircraft manoeuvering to avoid SAMs being fired from ships of the British task force. One missile has exploded on the hillside. The long nose (not to be confused with the reflection off the pitot head) would seem to suggest that this aircraft is one of the* Daggers *supplied to the Argentinians.* (Photo: Press Association)

5 *– A lone RAF* Chinook *helicopter, carrying underslung fuel cells, overflying San Carlos Water, scene of the main British landing. This photo shows how vulnerable the surface ships were during the establishment of the beach-head.*

6 *– Some of the results of one of the bombing raids on Port Stanley airfield. In the foreground is the wreckage of an Argentinian* Pucara *light ground attack aircraft. Behind it is the wrecked Britten-Norman* Islander *belonging to the British governor of the islands.*

7 *– Two Argentinian navy* Super Etendards. *During the Falklands conflict these French-built aircraft carried* Exocet *AM39 sea-skimming anti-ship missiles which were responsible for sinking HMS* Sheffield *and the merchant ship* Atlantic Conveyor. (Photo: Camera Press)

were made from as low as 30ft, at which height many of the bombs did not have adequate time in which to arm themselves. Perhaps only 20% of bombs that hit ships actually xploded.

An indication of how the battle would have gone if all Argentinian air-dropped weapons had operated correctly is given by looking at a few examples. The Royal Navy frigate *Plymouth* was hit by four bombs, most of which were dropped in attacks by five *Mirages* on June 8. None exploded. This was an expensive failure as, during the campaign, *Plymouth* fired nine *Seacats* and 900 rounds from her 4.5in guns, destroying five Argentinian aircraft and severely damaging several others. The Type 22 frigates *Brilliant* and *Broadsword*, which had the major role of protecting the aircraft carriers *Hermes* and *Invincible*, shot down four and three aircraft respectively (a complete wave of four A-4s was destroyed by *Seawolf* missiles fired from *Brilliant*, while *Broadsword* accounted for two aircraft with *Seawolf* and a third with her Bofors 40mm guns). Yet both ships ad narrow escapes: *Broadsword* as hit by a 450kg bomb that bounced on the water five metres from her stern and tore through her *Lynx* helicopter without exploding, while three bombs bounced right over the *Brilliant*. The Type 42 destroyer *Glasgow*, sister of the ill-fated *Sheffield* and *Coventry*, was hit by another 450kg bomb that failed to detonate.

When the weapons did function correctly, the results were devastating. Four Royal Navy ships and one Merchant Navy vessel were sunk. Ten other ships were damaged. The loss of the merchant ship *Atlantic Conveyor* was particularly serious as with it went three out of four RAF *Chinook* heavy-lift helicopters, a squadron of RAF *Wessex* support helicopters and a great deal of stores and equipment. It is certain that the AM39 *Exocet* missile that destroyed the *Atlantic Conveyor* had been launched, as one of a pair, from a *Super Etendard* aircraft against *HMS Hermes* and was decoyed away from its prime target, probably by a combination of chaff and active jamming carried out by a *Lynx* of 815 Squadron. (This method of dealing with sea-skimming missiles had been rapidly brought into effect following the sinking of *HMS Sheffield* by an AM39 *Exocet*.) The missile then veered to the right and locked on to the next largest target, the *Atlantic Conveyor*, which was some 5-6km away from the aircraft carrier. The sinking of the merchant ship led to reports in Buenos Aires that either *Hermes* or *Invincible* or both had been seriously damaged or sunk.

The Argentinian air force maintained its attacks on the British fleet – particularly in San Carlos Water – for as long as possible, until losses became prohibitive and the tide of the land battle turned in favour of the British troops. Even then the attacks did not stop completely, and on June 8 the 5,700t logistic landing ships *Sir Galahad* and *Sir Tristram* were attacked by A-4s while men of the Welsh Guards and other units were disembarking at Bluff Cove. Both ships were severely damaged – *Sir Galahad* burnt out and subsequently sank – with the loss of 56 lives. The landing was being observed throughout by Argentinian forces, and the two vessels were, therefore, extremely vulnerable. British helicopters were in the process of ferrying *Rapier* SAM equipment ashore, to provide the necessary cover, when the attack took place.

A series of air raids by British aircraft on Port Stanley, together with naval bombardment, steadily reduced the number of Argentinian close-support aircraft based on the islands. In addition, a number of aircraft, mainly *Pucaras*, were destroyed in a Special Air Service raid on the airfield at Pebble Island. The *Pucaras*, operating from bases on the Falklands, carried out attacks on ground targets and shipping, and proved to be effective against airborne helicopters, but were, in turn, vulnerable to SAM fire, particularly *Blowpipe*.

The full reason for the failure of Argentinian troops to shoot down a *Vulcan* bomber or more *Harriers / Sea Harriers* is not clear. The Argentinians operated several types of surface-to-air missile, including *Blowpipe*, *Tigercat* and *Roland*. One *Harrier* and two *Gazelles* are known to have been destroyed by *Blowpipes*, and another *Harrier* is thought to have been hit by a *Roland* while flying at 12,000ft. Several *Harriers* were, however, brought down by AA gun fire. The *Super-Fledermaus* radar was described as being ineffective in controlling ground fire against *Harriers*, although this may have been due to the ECM employed by the RAF and the Fleet Air Arm.

Sea Harriers and Harriers

One of the biggest problems for UK MoD planners was the provision of fleet and troop air cover and ground attack aircraft.

With the Royal Navy having only two STOVL/helicopter carriers – HMS *Hermes* and *Invincible* – the whole burden had to be borne by the *Sea Harriers*, later augmented by RAF *Harrier* GR3s. The Royal Navy had only 34 *Sea Harriers* as an additional contract for a further ten had been cancelled as a result of the defense cuts.

Twenty-eight *Sea Harriers* operated with the fleet in the South Atlantic, with 800, 801 and 899 squadrons. Four aircraft were lost in accidents and two from ground fire. The first kills by *Sea Harriers* were achieved by RAF pilots on exchange postings with the Royal Navy. The *Harrier* GR3s were fitted within a remarkably short space of time with *Sidewinder* air-to-air missiles and 68mm rocket pod fittings were changed so that the aircraft could carry standard RN rocket pods, providing commonality with the *Sea Harriers*.

Both *Sea Harriers* and *Harriers* were equipped with radar warning receivers, chaff dispensers and IR decoys. It is believed that active ECM equipment was added and it is known that the aircraft were largely successful in confusing the anti-aircraft gun control radars in use, particularly the *Super-Fledermaus*.

The *Sea Harriers* carried out over 1,500 sorties, and the GR3s some 150 sorties. The *Sea Harriers* accounted for 31 confirmed Argentinian losses and probably more, without loss, in air-to-air combat. Altogether 27 AIM-9L *Sidewinders* were fired, of which 24 were observed to hit (the other three apparently being released before lock-on). In addition, seven aircraft were confirmed as shot down by 30mm *Aden* gun fire from *Sea Harriers*, including one case in which a burst took a complete wing off an A-4.

h *Sea Harriers* and *Harriers* used in the ground attack role ng rockets, 1,000lb bombs and 755 cluster bombs. *Pave Way* aser seekers were used with some 1,000-pounders, probably in conjunction with a ground designator, and, in one instance, a direct hit was obtained on a 105mm gun.

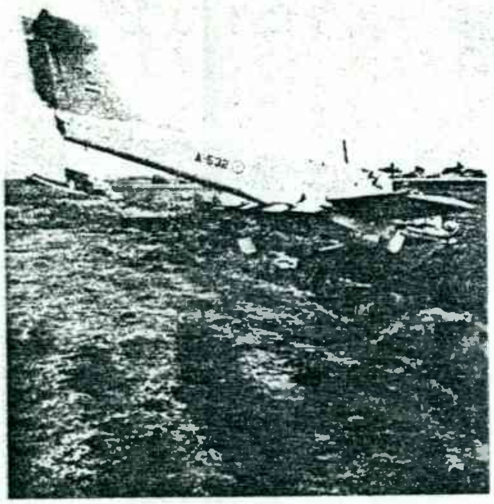
Each *Sea Harrier* flew about six sorties a day, with most sorties lasting 90 minutes. Overall, the *Harrier* force showed a better than 80% serviceability rate, even after a 24-hour period of hard flying.

In the UK there have been suggestions that the air power of the task force would have been increased if an angled-deck aircraft carrier like *Ark Royal* (which could launch fixed-wing aircraft) had been still in service. It is highly unlikely, however, that such a vessel could have flown off as many sorties as did *Invincible* and *Hermes* in high sea states, high winds and poor visibili- Recovering aircraft would also been extremely hazardous. ventional aircraft would not have been able to refuel nor operate rom shore as did the *Harriers* after he beachhead was secured. Such n aircraft carrier would, however, ave been able to provide much-eeded airborne early warning.

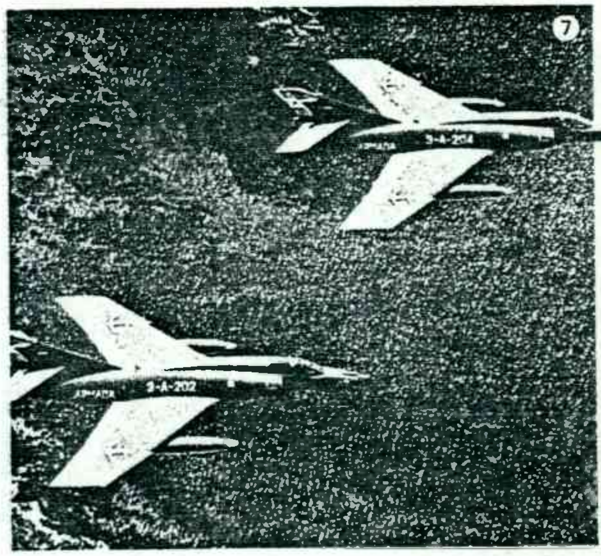
Nimrods

Among the first RAF aircraft to go to Ascension Island were the *Nimrods* of 18 Group which carried out regular patrols over Soviet and Argentinian ships which were shadowing the task force. Within a few weeks, *Nimrods* fitted with refuelling probes were operating far further south, in flights lasting more than 15 hours. It proved possible to air-drop mail to the fleet, the sealed bags being picked up by helicopters. Altogether 110 *Nimrod* sorties were flown.

6



7



A variety of weapons were fitted to *Nimrods*, including *Harpoon* and *Stingray* in the bomb bay and *Sidewinder* and *Martel* on the wing stations. *Harpoon* is expected to remain a standard fit in the future, which will give the *Nimrod* an increased anti-ship capability in the eastern Atlantic.

Vulcans

At the time of the Argentinian invasion of the Falklands, the RAF was in the process of running down the *Vulcan* bomber force completely, and three out of seven squadrons had been disbanded. The Ministry of Defence was entertaining bids for *Vulcans* from museums, and the Argentinian air force had even made approaches to Whitehall to buy a full squadron for operational use.

The RAF decided to use the *Vulcan* in the South Atlantic because, with in-flight refuelling, it could reach the Falklands from Ascension. The type also represented a threat to bases on the Argentine mainland, an option publicly discussed by the British government but never, in fact, exercised. The bomb bays were modified with fittings for 21 1,000lb bombs, and in-flight refuelling probes were fitted.

On May 1, a *Vulcan* flew 5,600km to bomb Port Stanley airfield. It was topped up en route, the last transfer of fuel taking place just 320km from the Falklands. The aircraft approached the target at 12,000ft and at a slight angle to the centre of the runway in the hope of hitting the surface with two bombs. In the event, only one bomb was on target. This did not, however, prevent flights in and out by *Hercules* and *Pucaras*. *Sea Harriers* followed up this attack with 1,000lb bombs in an attempt to seal off both ends of the runway. A second *Vulcan* sortie was sent, again to attack the runway. In this attack, however, the stick of 21 bombs failed to crater the runway.

The Argentinians showed commendable ingenuity by putting on the runway circles of earth and sand which appeared on reconnaissance photographs as craters. The task force commander assumed that the runway was out of action and thus the *Vulcans* were not asked to carry out further sorties against it.

Nevertheless, three more *Vulcan* raids were carried out – two against parked aircraft and stores at Port Stanley airfield and one against the Westinghouse-built radar located outside the town. This attack is reported to have been made using a defense suppression weapon (unconfirmed reports suggest a *Shrike* missile) which did not destroy the installation but did tip the antenna over. The radar was back in use after a couple of days but was prudently switched off on the approach of British aircraft.

The *Vulcan* on this sortie suffered a broken probe and was therefore unable to take on fuel off the coast of Brazil as planned. The aircraft land-

Harrier operations

IDR interviewed Lt Dave Smith of 800 Sqn, based on *Hermes*, who had completed his *Sea Harrier* training only three weeks before joining the ship. Lt Smith flew just over 50 missions during the Falklands war, slightly less than the average of 55-60 per pilot, and shot down two *Mirages*. The first of these was on May 24, when he was flying on combat air patrol with his squadron commander, Lt Cdr Andrew Auld, at 10,000ft to the north of the Falklands. The two *Sea Harriers* were vectored out to a raid of four *Mirages* approaching the landing force in San Carlos Water. The pair descended to very low level and accelerated to high speed, and Lt Cdr Auld saw three *Mirages* approaching the ships. He rolled in behind them and fired two *Sidewinders*, each of which destroyed a *Mirage*. Lt Smith then engaged a third *Mirage* with a *Sidewinder* at a very high off-boresight angle approaching 90°. At first he thought that the missile would miss, but it intercepted the *Mirage* half way round its turn and destroyed it. The fourth *Mirage* jettisoned its bombs and external fuel tanks, and disappeared in the direction of Argentina.

Lt Smith's second *Mirage* kill came as he was patrolling, with Flt Lt Dave Morgan as his flight leader, over the burning hulk of the logistic landing ship *Sir Galahad*, that had been hit by Argentinian bombs six hours before. The flight leader saw three *Mirages* and rolled inverted and descended towards the sea. After bottoming out at approximately 100ft he fired two *Sidewinders*, which destroyed a pair of *Mirages* almost simultaneously. Morgan then fired all ammunition from his two 30mm *Aden* cannon at the third *Mirage*, and Lt Smith could see the shells falling on the water near the target. This cue enabled him to acquire the third *Mirage* visually and lock a *Sidewinder* on to it. When the leader reached his fuel-critical stage and pulled up to return to *Hermes*, some 370km distant, Smith fired a *Sidewinder* at a range of 3-5km which hit its target at extremely low level. The *Mirage* immediately struck the ground. The two pilots then made a night recovery on to *Hermes*.

According to Lt Smith, 800 Sqn fired 14 *Sidewinders* – all AIM-9Ls – during the conflict and destroyed 13 aircraft. Only on the first day of air-to-air action, May 1, did the squadron engage in air combat as such. On that occasion, Argentinian *Mirages* launched two Matra R.530 semi-active radar-guided AAMs against 800 Squadron's *Sea Harriers*, but on both occasions the Argentinian pilots broke away rather than continuing to illuminate their targets until impact. Both *Mirages* were destroyed by the *Sea Harriers*. After this, attacking Argentinian aircraft jettisoned their payloads and turned away if they came up against *Sea Harriers*. British pilots point out that they never had to engage more than four *Mirages* simultaneously and had the advantage of better tactics – coupled with the fact that the Argentinian pilots perhaps did not expect to meet such continuous resistance (the carriers were repeatedly reported in Argentina as having been sunk). The *Sea Harrier's* serviceability was extremely high – about 95% availability at the beginning of each day (much better than would have been possible with *Phantoms* which would have been available if the conventional carrier HMS *Ark Royal* had not been scrapped) – and *Hermes* had 21 aircraft on deck at one stage. Maintenance was carried out on deck at night by torchlight, even in hailstorms and high seas. Most pilots spent eight to nine hours a day on alert in their cockpits or flying. Probably the greatest single attribute of the *Sea Harrier* in air combat is its rapid acceleration, according to pilots with the task force. From being on combat air patrol at 10,000ft and 250kt to flying just above the sea at 600kt took only a matter of seconds, making the aircraft at least a match for the *Mirages*.

106

in Brazil and a second weapon that was still on board was impounded by the Brazilians.

The *Vulcan* raids were the longest operational bombing sorties in the history of air warfare and the Ministry of Defence is now considering retaining some *Vulcans* as a precaution against further outbreaks of hostilities in the South Atlantic.

Helicopters

Eight types of helicopter were used by the UK in the Falklands campaign: *Chinook, Sea King, Commando, Lynx, Wessex, Gazelle, Scout* and *Wasp*. Roles included ASW protection for the task force, ground attack, reconnaissance, maritime attack, logistic support and liaison.

Rapid modifications were made to most machines during the campaign. As many helicopters as possible were fitted with pintle-mounted machine guns, some with rocket unchers and the *Lynx* were quipped with an early batch of the *Sea Skua* air-to-surface missile. The *Chinooks* were equipped with radar warning receivers, chaff dispensers and IR decoys, while both *Lynx* and *Sea King* were apparently fitted, in certain cases, with active jammers for use against *Exocet*. To provide maximum airlift capacity for ground operations, the ASW *Sea Kings* were stripped out (except for the dunking-sonar winch) and used as transports alongside the *Commandos*.

Four RAF *Chinooks* were carried in the *Atlantic Conveyor* and three of these, along with a squadron of *Wessex*, were lost when the ship was hit by an *Exocet*. This represented a serious loss, at a crucial point in land operations, which affected forward supply of ammunition and other equipment to the ground forces. One *Chinook* was airborne at the time and it continued to operate throughout the rest of the campaign at an unprecedented utilisation rate, even though its navigation equipment became unserviceable and the windscreen wipers came off. On one sortie, this *Chinook* lifted 81 troops instead of its normal complement of 44. Immediately after the surrender, a captured Argentinian *Chinook* was put into operation by the RAF.

The *Sea Kings* and *Commandos* flew almost continuously and the maintenance teams succeeded in producing an exceptionally high serviceability rate. Some idea of the intensity of operations can be gained from the fact that 820 Squadron with *Sea Kings* flew 1,560 hours in May—the equivalent of two helicopters airborne 24h per day. Naval helicopter pilots in the Falklands logged an average of 270 flying hours each—the normal flying for one year.

Among the least publicised tasks carried out by the *Sea Kings* and *Commandos* was support for SAS operations in the Falklands. Well before the landing at San Carlos Bay, several SAS groups were airlifted into the islands. They carried out harassing and reconnaissance tasks and each night were transported to new sites by helicopters from the fleet, with the result that Argentinian forces were not able to find them and morale suffered accordingly.

Once a bridgehead had been established at San Carlos, a steel-matting emergency airfield was laid down, with a short take-off strip and a parking and taxiing loop. Both *Harriers* and helicopters used this facility, where pressure refuelling was available from tanks buried in the ground.

Although not declared operational at the time, the *Sea Skua* air-to-surface missile was sent out to the task force to be fitted on *Lynx* helicopters. At night, and in a storm, a *Lynx* with *Sea Skuas* sank a patrol boat and crippled another. At South Georgia, the submarine *Santa Fe* was hit by an AS-12 missile and machine-gun fire and then crippled by two helicopter-dropped depth charges.

Helicopter losses were two *Sea King* Mk5s, three *Commandos*, ten to twelve *Wessex* (official figures are unavailable), several *Lynx*, several *Gazelles* and a *Scout*—the latter having been shot down by a *Pucara*.

The Ministry of Defence has now ordered an extra eight *Sea King* and eight *Commando* helicopters from Westland of which five or six will be equipped for airborne early warning. In addition, three more *Lynx* and five *Gazelles* have been contracted for.

8
ARGENTINA
AEREA

8—*An Argentinian pilot in the cockpit of an A-4* Skyhawk. *To the left of what is probably the squadron insignia is the silhouette of a British frigate (indicating a kill) and the date, May 24. It is therefore likely that this aircraft took part in the attack which sank the Type 21 frigate HMS* Antelope. (Photo: AP)

9—*A 20mm cannon shell created this hole in the tail fin of a* Sea Harrier, *seen here back on board HMS* Hermes *following the first bombing raid on Port Stanley airfield.* (Photo: Press Association)

Argentinian aircraft losses

Argentinian loss figures are not complete and Buenos Aires has announced only the deaths of 55 pilots, not materiel losses. From the British side, preliminary assessments show the following:

Skyhawk	31	
Mirage	26	
Pucara	approx. 23	(including those wrecked or captured on the ground)
Helicopters	approx. 18	(including those wrecked or captured on the ground)
Attack trainers	5	
Light aircraft	3	
Skyvan	1	
Canberra	1	
C-130	1	
	approx. 109	

These losses are attributed as follows:

Harrier	31
SAM	41
Destroyed on ground or captured	30
Other	7

The 31 aircraft destroyed by *Harriers* comprised:

Mirage	19
Skyhawk	5
Pucara	2
Canberra	1
C-130	1
Helicopters	3

Seven aircraft were destroyed by "other means". One of these aircraft was shot down by a naval 4.5in gun, the rest were either hit by small-arms fire or were "own goals", i.e. Argentinian aircraft shot down, in error, by Argentinian forces.

Support aircraft

From the outset, the RAF's transport force was fully engaged in moving men and supplies to Ascension Island. Within a fortnight the island's population had more than doubled, with tented camps accommodating over 1,000 service perssonel. At their peak, aircraft movements at Wideawake airfield rose to 400 per day, making it one of the world's busiest airfields.

Up to the Argentinian surrender, more than 600 sorties had been flown by *Hercules* and VC10s, carrying over 5,000 passengers and 7,000t of equipment. More than 40 in-flight-refuelled sorties were made, carrying vital supplies and mail to the task force and ground forces. These sorties required 12,800km round-trip flights of 24-25h duration. One flight lasted 28h and created a new world record for the *Hercules*.

In-flight refuelling

Altogether, 600 fuel transfers, involving five different types of aircraft, took place in the air. On only six occasions did problems occur which prevented an aircraft from landing at its planned destination and necessitating a diversion. Up to 15 *Victor* tankers, representing nearly two-thirds of the RAF tanker force, were based on Ascension Island. To balance this outflow of NATO resources, the USAF temporarily detached several KC-135 tankers to Mildenhall in the UK.

Vulcans, Nimrods and C-130 *Hercules* were converted to become fuel receivers, while some *Hercules* and *Vulcans* were modified as tankers. The *Vulcans* had not been refuelled in flight for more than fifteen years and, when the systems were checked, leaks and other problems were discovered. The solution that was adopted was to fit probes from *Victors*.

The speed with which major modifications were carried out for the Falklands campaign can be gathered from those done on the *Nimrod*. Work on modifying the *Nimrod* for in-flight refuelling started on April 18 and within six days the first probe had been fitted and flown. Air tests revealed yaw instability which was completely cured by fitting RD10 aerials to the rear fuselage. Ground fuel-flow tests were carried out on April 28 and 29 followed by a *Victor/Nimrod* airborne refuelling trial on April 30. By May 2, the first aircraft with a production installation had been rolled out. Altogether, thirteen *Nimrods* were fitted with receiver probes during the crisis and a further three after hostilities had ceased.

Marshalls of Cambridge undertook the conversion of seven *Hercules* with probes and, subsequently, four *Hercules* tankers with the hose mounted on the fuselage floor and feeding through the rear loading doors.

In order to further boost the size of the tanker force, six *Vulcans* were converted to the tanker role with single hoses mounted in the tail compartment. How long these aircraft will be retained is not clear. For the future, this tanker force will be increased, with the addition of the nine VC10s already undergoing conversion by BAe at Filton, to more than 40 aircraft. It is probable that all the VC10s, including the remaining military and civil pure transports, will be converted into tanker transports

1.

Palazzi

SECRETO

ANEXO 2

m

DIARIO DE GUERRA DEL
ESCUADRON AEROMOVIL PUCARA

1. Por orden del Comando de Operaciones se recibe la orden para la III Brigada Aérea, de preparar 1 Escuadrilla de IA - 58 con destino a Malvinas (Puerto Argentino), antes del día 2 de Abril a las 17:00 hs.

La misma se cumplimenta: el 1° de Abril

Despegue de Reconquista: 12:35 hs

Aterrizaje en Tandil: 15:35 hs

A - 556 Cap VILA
A - 529 Ten FURIOS
A - 552 Ten GIMENEZ
A - 523 Ten CIMBARO

no

A - 529 (tapa fuera de servicio y liquidómetro) no
~~se arregla tapa y no indica travarse (17:20 hs)~~ no

19:45 hs Comodoro CARBO ordena despegue a GALLEGOS

20:20 hs se comprueba A - 552 rueda principal izquierda pinchada

23:30 hs imposible solucionar novedad se despega igual

Arribo a GALLEGOS 04:30 Hs

Se envia desde la III Brigada Aérea tripulación de relevo:

Cap BENITEZ
Ten JUKIC
1er Ten NAVARRO
Ten CALDERON

no

09:30 hs del 2 de Abril de 1982, se recibe la orden de despegar a las 14:00 hs con destino a Malvinas por orden Fragmentaria del CAE, despegue 14:00 hs a MALVINAS con TC -70

acompaña [illegible] de KC130

Cap BENITEZ - CP PIAGGI
Ten JUKIC - C1° TOLOZA
Cap VILA - Ten GIMENEZ
Ten CALDERON - C RAMOS

4

///

Aterrizaje 16:00 hs en MALVINAS

día 3 abril presentación al Brigadier CASTELLANO y arribo del TC - 68 con los siguientes pilotos:

1er Ten NAVARRO
Ten FURIOS
Ten CIMBARO

Se realizan vuelos de Cobertura y reconocimiento ofensivo en las ISLAS.

8 de abril de 1982 se produce el despegue desde la III Brigada Aérea con destino a Comodoro Rivadavia de 8 IA - 58 a ordenes de las FAS despegue 14:40hs.

A - 528 My NAVARRO
A - 502 Ten CRUZADO
A - 520 Ten HERNANDEZ
A - 506 Ten BREST
A - 527 Cap GRUNERT
A - 513 Ten ALZOGARAY
A - 509 Ten RUSSO
A - 517 Ten TUÑEZ

no

ATERRIZAJE En Comodoro Rivadavia 20:00 hs con las siguientes novedades de material A - 502 pérdida de combustible en la bodega.

A - 556 pérdida de Hidráulico en la rueda de naríz y la cual no había trabado totalmente.

21:00 hs presentación del Mayor NAVARRO al Comandante de la FAS Brigadier CRESPO a los efectos de recibir directivas.

9 de abril de 1982 en Comodoro Rivadavia se procedió a solucionar las novedades técnicas de los aviones, no existiendo capacidad en el Grupo técnico IX para resolver las mismas, del A -556 por no disponer de mula hidráulica, solicitandose la misma a MALVINAS. Se ajustaron los caños de pérdida del A - 502, la calefacción del A - 520 Y A - 506.

10 de abril de 1982 arribo a MALVINAS del Escuadrón Técnico Cap ROBLEDO, Ten COMBARDI, SAux ACEVEY, C1° DOME, C1° CASALONGUE,

4

//////

Cl° RIZ, C. RODRIGUEZ, Cl° OLEA, C. MARQUEZ, Cl° NATALI, C. AGUERO, CP RAMOS, Cl° BRASICH, Cl° PERALTA, Cl° GATICA, C. LAGUIERRE, C. TARQUINI, C. HEREDIA, Cl° MALDONADO, Cl° MONTAÑO y C. MARCONI.

En Comodoro Rivadavia reunión de Pilotos y Mecánicos en el grupo Técnico.

13:00 Hs Orden de pintar los aviones que actuarían en el teatro de Operaciones Malvinas con personal de pintores de la IX Brigada Aérea.

17:30 hs El Comandante de la FAS Brigadier CRESPO ordena al Mayor NAVARRO la presentación para el día 11 de abril en Malvinas. Para coordinar con el Comodoro DESTRI y Brigadier CASTELLANO.

11 ABR 82:

16:00 hs arribo del Mayor NAVARRO a Puerto Argentino presentación al Com. DESTRI y Brigadier CASTELLANO.

El personal que permanecio en Comodoro Rivadavia de IA - 58 tubierón problemas de alojamiento, siendo deribados por orden del Brigadier CRESPO al Hotal Comodoro alojados alternativamente en una sala de enfermería del Liceo General Roca.

En Malvinas se realizan vuelos de Reconocimiento.

12 ABR 82:

05:30 hs, arriba a Comodoro Rivadavia la Mula Hidráulica.

El Comodoro DESTRI imparte directivas al Mayor NAVARRO para reconocimientos de pistas en las Islas, aptas para la operación de IA-58.

Se procede en primer lugar en el Avión ISLANDER a Bahía Fox encontrándose la misma no apta por presentar 100 mts. en la cabecera Este fuera de servicio quedando solamente 350 mts. de pista utilizable.

Posteriormente Puerto San Carlos y Establecimiento San Carlos resultando de tal observación, ninguna de las 2 pistas operables para IA -58

4

////

En horas de la tarde concurrio a Darwin el Mayor NAVARRO y el Capitan VILA en el ISLANDER observandose aparentemente que era la única pista apta de todos los que se encuentran en las Islas, previa marcación de las cabeceras ya que el lugar es muy amplio y no muy definido, además de efectuar prácticas con IA-58, las mismas no fuerón posibles por razones de seguridad. Ante el reconocimiento de las pistas y previo comentarios con el Capitan Benitez que habia dado en sus apreciaciones como apta para operaciones la pista de Darwin.

El personal que se encontraba en la Isla efectuaba vuelos de reconocimiento de la zona, con muchas limitaciones por falta de combustibles y prioridad para los vuelos de Helicoptero abocados a la tarea de traslado de Personal y material, traslado de C-54D a base de Redespliegue. Arribo a Puerto Argentino del Escalón Técnico Ten SANTINI, SA SUAREZ, C1° ORELLANO, CP ORELLANO, C1° DAPEN y C. SICA.

13 ABR 82:

Arriban a Puerto Argentino a los efectos de realizar vuelos de Reconocimiento desde el Continente:

- Cap GRUNERT
- Ten RUSSO
- Ten ALZOGARAY
- TUÑEZ Eduardo

Regresando a Comodoro Rivadavia para reunión con el Comandante de la FAS:

- My NAVARRO
- 1er Ten NAVARRO
- Ten JUKIC
- Ten CALDERON
- Ten CIMBARO

4

////

El personal de Comodoro Rivadavia de IA-58 se aloja en una barraca de YPF.

14 ABR 82.

En Comodoro Rivadavia se procede a controlar los sistemas de Armamento de los aviones de la III Brigada; por parte de personal de la Fabrica Militar De Aviones encontrandose novedades en todos los sistemas de Armamento.

Además se detecta fisura de Alerones en el A-506, derivandose para su arreglo a la Fábrica Militar de Aviones.

Las novedades de Armamento se elevaron al A-4 de la FAS Com. MARCANTONI, Vcom FERNANDEZ y My CASTRO.

Reunión de los Jefes de Escuadrones para recibir fortalezas y debilidades del enemigo por parte del personal de Armada y Fuerza Aérea, Concurre Mayor NAVARRO.

15 ABR 82:

En Comodoro se continua con la tarea de control del Armamento Chequeandose los TER, LAU 60 y LAU 61.

Regresa My Navarro a Malvinas impartiendo instrucciones al personal de IA-58 para la operación en Malvinas.

16 ABR 82:

El personal de pilotos fue alojado en la barraca de YPF y algunos en el Casino de Oficiales de acuerdo a las disponibilidades, solucionandose el problema en Comodoro Rivadavía.

El personal de mecánicos por propia voluntad permaneció alojado en una sola del grupo Técnico de la IX Brigada Aérea.

Regresó al personal de FMA que habia sacado las novedades de Armamento a su destino.

Quedando registrados en el organo Material de la FAS todas las novedades correspondientes de Armamento y enviandose el aleron del A-506 a Bs As, y posteriormente traslado a Fábrica.

////

E El Comandante de la FAS ordena el repliegue del Mayor NAVARRO a Comodoro Rivadavia en forma inmediata.

17 ABR 82:

Se presenta al Comandante de la FAS y al A-3 el My NAVARRO recibiendo la orden de solucionar y comprobar todos los sistemas de Arma de los aviones IA-58.

Se solicito a Malvinas la presencia de los Armeros y la lista de repuestos necesarios, además de realizar un Punto a Punto con Santa Cruz My OVIDI, para coordinar la disponibilidad de repuestos de Armamento.

18 ABR 82:

Arriban los Armeros de Malvinas a Comodoro Con todos los repuestos necesarios:

Comenzando con los cañones. Solucinando novedades de solenoides y fichas de conexión ya que en tierra funcionaban, no asi colocados, por problemas de humedad producida por combustible en las conexiones.

A última hora se designa el personal que se trasladará a Malvinas, para realizar vuelos de reconocimientos en la zona de Operaciones.

Observación efectuada por el Comandante de la FAS dando prioridad al personal de tripulantes de IA-58 en la disponibilidad de combustible;

Personal designado:

- Ten CRUZADO
- Ten HERNANDEZ
- Ten BREST

19 ABR 82:

El personal que arriba a Puerto Argentino no conoreta los vuelos de reconocimientos por falta de combustible.

Regresan a Comodoro Rivadavia Ten FURIOS, Ten GIMENES y Ten BREST.

///

Se trabaja en solucionar las novedades de armamento, tarea sumamente lenta.

Se efectua una coordinación con el personal de la Armada para realizar un vuelo conjunto entre los M-V, M-III, A-4B, A-4C y IA-58. En un ataque simulado a la FLOTA Argentina ubicada a la altura de Trelew y 170 NM entrada al este en el mar.

20 ABR 82:

Reunión previa al vuelo para el ataque simulado a la Flota Argentina, compuesta de el Portaaviones 25 mayo, la fragata misilistica TRINIDAD y 3 Corbetas.

La escuadrilla de IA-58 la constituyeron.

M My NAVARRO
Ten CALDERON
Ten BREST
Ten CIMBARO

Se despego con un tanque de 1.100 lts. colocado y 300 lts. en combustible en el mismo.

12:00 hs despegue de la Escuadrilla en Comodoro para reunión con el avión LEART JET en Camarones y posterior aproximación al Blanco, se volo primeramente a nivel 50 y posteriormente rasante 50 mts. sin encontrarse la flota.

El avión que guiaba a la ELLA 25 NM antes abandonó a la misma, para su aproximacion final sin encontrarse el blanco, el LEART JET informo que la Flota se encontraba 120 NM desplazada de la posición dada por los oficiales de Marina, de ésta forma se desaprovecha la oportunidad de que el personal de pilotos observara como se comporta un portaaviones y los buques que le dan la seguridad; ante un ataque.

21 ABR 82:

Se realizan vuelos de tiro en Comodoro para comprobación de los sistemas de armas.

////

Arriba el personal especializado de armamento de FMA con todos los elementos para comprobación, además se transfieren todos los repuestos para disponer en Malvinas durante las operaciones.

En Malvinas se realiza vuelos de reconocimiento.

22 ABR 82:

Se colocan los alerones en el A!506 reparados en FMA realizando el vuelo de prueba y comprobación el Mayor NAVARRO.

23 ABR 82:

El jefe de escuadron Pucará Mayor NAVARRO informa al Comodoro JULIA que los 8 IA-58 en Comodoro Rivadavia tenían los sistemas de armas reparados y comprobados.

11:30 hs arriba a Puerto Argentino Mayor NAVARRO informandose al Com. DESTRI la necesidad de realizar aterrizajes en la Pista de Darwin de IA-58.

13:30 hs aterrizaje en Darwin Mayor NAVARRO y Cap. VILA.

Se realizan vuelos de comprobación de armamento de las Coheteras IAE 238 y se efectuó tiro en el islote frente a Darwin.

17:00 hs Regreso a Puerto Argentino del My NAVARRO y Cap VILA informandole al Brig. CASTELLANO y Com. DESTRI de la comprobaciones de la Pista y del Armamento.

En Malvinas se realizan vuelos de Reconocimiento ofensivo, Tiro y Bombardeo,

My. Navarro

24:00 hs Regreso del jefe del Escuadrón Pucará desde Malvinas a Comodoro.

24 ABR 82:

Se preparan los aviones para el vuelo de despliegue hacia Malvinas.

En Malvinas se efectuaban vuelos de Tiro y Bombardeo y Reconocimiento ofensivo.

25 ABR 82:

13:00 hs Despegue desde CRV a GAL.

///

My NAVARRO

1er Ten NAVARRO

Ten JUKIC

Ten HERNANDEZ

Ten GIMENEZ

Ten FURIOS

Ten BREST

Ten CALDERON

Ten CIMBARO

14:00 hs arribo a GAL y presentación al jefe de Base Comodoro RODONI; solicitandole un apoyo para el Cruce a Malvinas de un F-27 ó C-130, el Comando de la FAS informa que el Personal Pernocte en GAL.

17:30 hs Se dispersó el material de IA-58 colocandose 4 aviones dentro del angar LURIA y los 4 restantes Amarrados en las proximidades.

26 ABR 82:

08:30 hs Se comprueba producto de la baja temperatura problemas de cabina en aquellos aviones que estubieron a la intemperie.

En el A-528 no se pudo accionar la cúpula, solicitandose a Santa Cruz especialistas de Cabina.

14:00 hs Despegue de los 8 aviones para reunión en la vertical GAL y posteriormente apoyados por el F-27 realizar el cruce a Malvinas.

En el despegue y previo al viraje de clareoal TOTO , My NAVARRO se le abrio la cabina en vuelo, regresando en minima velocidad al aterrizaje acompañado por el Nº 2 Ten GIMENEZ

16:00 hs Arriban 6 aviones a Malvinas desde GAL

En Malvinas se habia implementado alerta a 10 minutos, con los pilotos sentados en los aviones listos para el despegue y un escucha en la frencúencia de TWR.

4

////

27 ABR 82:

10:00 hs Despega el My NAVARRO desde GAL a Malvinas

Ten GIMENEZ

12:00 hs arriba a Malvinas de la sección 12:30 hs reunión de todo el escuadrón Pucará en Malvinas para impartir directivas el Personal se tenía que alojar en las instalciones del Aeropuerto previendose para el personal de Pucará el angar conjuntamente con los efectivos del GOE.

28 ABR 82:

Preparación del material en vuelo para el redespliegue a Darwin

29 ABR 82

Despegue de MLV a DRW

My NAVARRO A -527
Cap BENITEZ A-552
Cap VILA A-528
Cap GRUNERT A-509
1er Ten NAVARRO A-520
Ten CRUZADO A-523
Ten HERNANDEZ A-502
Ten RUSSO A-513
Ten BREST A-556
Ten FURIOS A-517
Ten GIMENEZ A-506
Ten CALDERON A-529

Personal alojado en Darwin sin llegar de Puerto Argentino el equipaje.

se dispersa el material de aviones y apoyos técnicos en el campo de aterrizaje

30 ABR 82:

Llegar desde Puerto Argentino:

My TOMBA
1er Ten FASANI
Ten MORALES
Alf SASONE
Alf PONTE CORVO

además del equipaje y bolsas de dormir de los pilotos

A-528 Cap VILA se le repliega la rueda de nariz en Puerto Argentino.

4

10 - 29

///

1 MAY 82

01:30 hs se recibe una comunicación del Brig CASTELLANO que la flota enemiga se encuentra a menos de 150 NM y que podemos ser atacados en cualquier momento.

02:00 hs se efectua reunión de todos los jefes de escuadrones y oficiales del RI 12 para coordinar todas las medidas en caso de recibir un ataque.

El comando ordenó despegar todos lo IA-58 (11) a bahia Elefante, pues se temia un ataque a Darwin con las primeras luces.

06:45 hs se inicio la puesta en marcha de la escuadrilla BAGRE La misma lenta porque se disponia de un solo equipo de puesta en marcha, ya que el remitido por el Comando el día anterior, estaba fuera de servicio para poder despegar se balisó la cabecera opuesta y bochones en el centro de la pista.

07:05 hs despega el BAGRE 3, 4 por haber tenido problemas el número 1 en la puesta en marcha.

0730 hs intenta despegar el número 1, cuando ya se encontraba alineado en el centro de la pista el número 2 colocandose al costado derecho iniciando su carrera en el borde derecho de la pista, en plena carrera se rompe el montante delantero del tren de aterrizaje obstruyendo la pista. Aparentemente la rotura se produce por tener la rueda de naríz algo desinflada por efecto de la baja temperatura, aproximadamente a los 150 mts. de iniciada la carrera de despegue la rueda de naríz va dejando un surco. el piloto sale del avión sin tener daños fisicos, procediendose de inmediato a sacar el avión a un costado de la pista con un tractor.

4

08:10 Se ordenó a la Escuadrilla Tigre:

Nº 1 Cap. D. BENITEZ
2 Ten. D. BREST
3 Ten. D. HERNANDEZ
4 Ten. D. JUKIC

No

Que pusieran en marcha y continuara el despliegue. Iniciando la misma el número cuatro por estar más cerca el arrancador.

1 MAY 82

08:36 ATAQUE Sorpresivo aviones HARRIER Efectuando lanzamientos de dos bombas Antipersonal tipo BELUGA.

Afectando al personal de mecánicos, aviones, Carpa de mantenimiento y APU produciendo las siguientes bajas.

FALLECIDOS:	Ten D.	[redacted], Daniel
	CP	RODRIGUEZ, Juan
	CP	DUARTE, Mario
	Clº	MALDONADO, José
	Clº	MONTAÑO, Agustín
	Clº	BRASICH, Andres
	Clº	CARRIZO, Miguel
	Clº	PERALTA, José Luis
HERIDOS:	CP	PIAGGI, Jorge
	Clº	DOME, Luis
	Clº	GATICA, Víctor
	Clº	MARLORI, Alejandro
	C	SICA, Edgardo
	C	TARQUINI, Rubén
	C	HEREDIA, Rubén
	C	RODRIGUEZ, Rodolfo
	C	ZAGUIRRE, José

No

MATERIAL AFECTADO

A - 527: Totalmente destruido por Incendio y Posterior explosión.

A - 502: Cabina rota y perforaciones en fuselaje y timón de dirección equipo de puesta en marcha: Incendiado.

Carpa Mantenimiento: Que contenía, cañones, ametralladores

///

///

repuestos, equipos electrónicos y herramientas en general pertenecientes al Escuadrón Técnico, fue totalmente destruido por el fuego.

Al Comienzo no se pudo Auxiliar a los heridos en las cercanías del avión incendiado, por explosiones secundarias producidas por los cohetes y municiones que contenía, hasta que finalmente al cabo de 30 minutos se produjo la explosión final del avión, acercándose el personal de auxilio al lugar.

El personal herido en otros lugares se encontraba siendo atendido y alistado para ser evacuado a Puerto Argentino.

Aproximadamente a las 10:45 hs se evacuó a todo el personal herido en un helicóptero CHINHOOK. Se prosigue con el despegue de las máquinas en servicio a efectos de evitar su destrucción por parte del enemigo, tratando de mantenerlos en el aire el mayor tiempo posible, mientras el comando debía expedirse sobre su destino final, algunos aviones debieron aterrizar para recargar combustible y dirigirse a la pista de Elefante. Mientras tanto se formo un grupo de trabajo para retírar parte del polvorín, que comenzaba e incendiarse propagandose las llamas por el viento. Se abrieron dos polvorínes y se hizo un corte en el ceto, el tercer polvorín de cohetes fue alcanzado en un costado por el fuego por lo que debió evacuarse el lugar, todo el trabajo se realizo a mano por haberse vaciado los matafuegos quedando sólo uno para apoyar a los aviones. El personal de oficiales y suboficiales del escuadrón Pucará se instaló en la barraca de los solteros previa desocupación de los alojamientos ubicandose de a dos por habitación, con su bolsa de dormir. Ante la posibilidad de un ataque por el Canal CHOISEVL donde se encuentran dos buques de guerra, el comando envia apoyo aéreo se escuchar explosiones y una densa columna de humo se eleva en la entrada del Canal. El comando informa que una fragata fue averiada y un M-V abatido. Información confirmada por la ROA.

4

///

Regresa el HC 47 que había trasladado los heridos a Malvinas.

Todo el personal continua trabajando en hacer posiciones, implementandose el puesto Comando. El personal fallecido es trasladado al granero y se consulta al Brigadier. CASTELLANO el procedimiento a seguir. El Personal Militar Superior y Subalterno se encuentra sumamente abatido y nervioso producto de las circunstancias vividas. A-513 Ten . BREST aterriza en Puerto Argentino con motor bombeado.

A-523 Se entierra en Bahía Elefante y rompe la rueda de NARIZ Ten CIMBARO.

02 May 82

El Brigadier CASTELLANO determina que a los muertos se los entierre provisoriamente en el hipódromo de DARWIN y que se efectue en el menor tiempo posible.

Las bolsas para envolver los cadáveres que consitian en un trozo de Plástico gris transparente, se las reemplazo por las bolsas de dormir

Se comienza a reparar el A-502 a cargo del My TOMBA, cortando otra cabina y emparchando con trozos de plásticos y tornillos, se arreglan las perforaciones de chapas con parches y remaches.

Todo es actividad, todo se repara y recupera.

03 May 82

Vuelos de reconocimiento. Se envia a Bahía Elefante un Helicoptero con personal y material para reparación del A-529 con el actuador del tren de aterrizaje de la rueda de nariz torcido y enterrado en la pista.

04 May 32

08:40 Se produce el ataque de 3 HARRIER que ingresan por el Canal CHOISEUL son detectados por la Artilleria de 35 mm, que fue la que dió la Alerta del Ataque enganchandolos a los 16 km. Uno de ellos es derribado desparramandose a un costado de la pista, las baterias de 20 mm le tiraron a otro avión que salió dejando una estela de humo y según observadores no se elevo y cayó detrás de las sierras.

4

///

///-

El avión abatido fue alcanzado por una ráfaga de 35mm sobre la Bahía, incendiándose en el fuselaje detrás de la Cabina de Pilotaje. En el impacto, el piloto es despedido con el asiento completo cayendo a unos 70m. hacia adelante y 20m a la izquierda. Después del Impacto, el avión ya destrozado, continúa hacia adelante dispersándose sus restos incendiados en un área de 500/600 mts del toque.

Otro HARRIER efectuó el pasaje sobre la pista tirando los lanzadores con Belugas al A-517, una granada alcanza el costado del fuselaje perforando los tanques de combustibles y planos.

Otro HARRIER lanzó una bomba frenada de 650 lbs quedando enterrada en la pista sin explotar.

05-may-82

Se dió sepultura a las bajas producidas el 1° de mayo, el Escuadrón Pucará. Además del entierro del piloto inglés TAYLOR

06-may-82

Se efectúa vuelo de prueva al A-502 My NAVARRO/ My TOMBA y habilitación de éste.

07 y 08-may-82

Vuelos de Reconocimientos. se observa a unos 25Km al Sur, Lanzamientos de 5 bengalas color naranja y posteriormente 3 más.

09-may-82

Despega una sección de IA-58. El N° 1 al tener problema de VHF, no recibe bien las órdenes en vuelo y se dirige al aterrisaje en Bahía Elefante.

Informando el N° 2 que el 1 hundió la rueda de naríz en el barro.

La información de que la pista no era APTA, se informó al Comando a través del Jefe de B A M, desde el día 1°-de mayo.

10-may-82

Sin actividad aérea, por encontrarse los aviones en Bahía Elefante sin poder despegar por la pista sumamente blanda.

Se recorre el pueblo de DARWIN por parte del señor Jefe de Operaciones donde se comprueba el saquéo efectuado por personal de

///-

4

///

Ejercito en casas particulares.

Estos hechos son repetitivos desde el 1º de Mayo siendo el personal de Suboficiales del escuadrón técnico los más damnificados.

Meterologia marginal.

11 May 82

Sin actividad aerea

Metereologia marginal

El personal trabaja en tareas terrestre y mejoras de las defensas.

12 May 82

Sin actividad Aérea del Escuadrón IA-58.

A las 14:25 la Artilleria Antiaérea de Darwin derriba un A4B propio 1º Ten GAVASSI.

Personal de Pilotos de IA-58 se desempeñan como PIPAS, Com un cohete T/A. Desplazado en el terreno a traves de un helicóptero desde las primeras hasta las últimas luces.

13 May 82

A los primeras horas se envia desde Darwin a Bahía Elefante viveres para el personal de Pucará. Se entierra en el Hipódromo de Darwin al 1º Ten GAVASSI.

14 May 82

Despligue desde Darwin a Puerto Argentino por órden del Brigadier Castellanopara cumplir tareas de ROA al siguiente Personal de Tripulantes de IA-58 1º Ten NAVARRO

Ten ALZOGARAY
Ten TUÑEZ
Ten CIMBARO

15 May 82

04:30 hs. El enemigo ataca la base de Bahía Elefante con una acción combinada de cañoneo naval y helidesembarco de comando, logrando producir daños de diversa magnitud al siguiente material:

///

4

///

A-520 Destruido por una bomba colocada dentro de la cabina.

A-526 Impacto de bomba en el plano derecho e incendiandose.

A-502 Impacto de una bengala e incendiandose.

A-529 Fuselaje y tanques de combustible perforados por ráfaga de ametralladora.

A-552 Impacto de un Cohete.

Además del material de Prefectura y Marina.

13:00hs Arriba el personal de Pucará evacuado en un CH-47 desde Bahía Elefante a Darwin.

Del Interrogatorio efectuado surgen las siguientes apreciaciones:

1°) El ataque se había efectuado por comandos sin apoyo de artilleria Naval por lo siguiente:

a) Cadencia de fuego aislado.

b) Cantidad de disparos 4/6 en total y no en baterias.

c) Puntos de impacto no correspondientes a artilleria.

d) Punto de fuego y barco no avistado

2°) Se aprecia que la operación habría efectuada de acuerdo a los indicios encontrados.

a) Desembarco en bote en el Punto.

b) Escalada del acantilado y aproximación a la pista.

c) Trabajo en el objetivo de un grupo de aproximadamente 12 hombres y apoyando la operación unos 6 hombres más.

d) Acción en el Punto.

e) Repliegue en helicóptero, por la cantidad de material abandonado por el grupo comando

3°) Deficiencias apreciadas en la propia tropa.

a) Haber colocado todos los aviones que se encontraban en la isla; en un lugar dudoso para las operaciones.

///

///

b) Falta de comunicaciones.

c) Personal de Fuerza Aérea (tripulantes y apoyo técnico) no poseer armamento adecuado.

d) La cantidad de personal de custodia asignado por là Armada era insuficiente, solamente 30 hombres de los cuales 15 entraban de día y 15 de noche de los cuales, 7 apostados y 7 en descanso, dandose prioridad a la defensa costera.

4°) Experiencia Recojid a.

a) Custodia individual de los aviones.

b) Dispersión a gran distancia

c) Circulo de minado y trampas a distancia

d) Patrulla móvil aperiódico.

5°) Elementos usados por el enemigo y posteriormente abandonados.

a) Morteros 40/61 mm

b) Cohetes portátiles NK 66 mm

c) MAG 7,62 mm

d) Armamento liviano 7,62 mm

e) Bengalas de mano de 40 mm

f) Explosivos plásticos.

Arriban procedentes del continente Santa Cruz - Darwin. el siguiente material y personal.

A-511 Vcom COSTA

A-516 Alf LEMA

A-531 1er Ten MICHELOUD

A-533 Alf DIAZ

16 MAY 82

Se realizan vuelos de reconocimianto ofensivo.

17 MAY 82

Con el personal integrante del Escuadrón Pucará y personal de la prefectura se realizan dos grupos para la defensa a cargo del My NAVARRO y MY TOMBA.

4

///

///

03:50 hs se observan bengala 6 km al norte de la pista.
Se escucha explosiones en HOWARD Y BAHIA FOX. Pasan aviones Harrier en vuelo bajo la Artilleria de 20 mm no logra hacer impacto por encontrarse fuera de alcance.

Se efectuan vuelos de reconocimientos ofensivo.

18 MAY 82

Se realiza apoyo de fuego a Bahia HOWARD. Es evacuado a Puerto Argentino el Ten Hernandez con problemas en una pierna.

19 MAY 82

El escuadrón Pucará realiza vuelos de reconocimiento ofensivos.

////

20 MAY 82

Meteorología Marginal no obstante se efectuan vuelos de reconocimientos ofensivo,

En horas de la noche se presume un ataque y desembarco helitransportado el personal duerme vestido y listo.

21 MAY 82

En las primeras luces se configuró un ataque anfibio en la zona de Establecimiento San Carlos, en la boca Norte del Estrecho San Carlos. Participan en esta operación 12/14 buques de distinto tipo, los que han desembarcado personal de magnitud aún no conocida.

06:00 hs DARWIN es atacado por fuego naval por 1/2 buques de guerra desde la Bahía San Carlos.

09:30 hs Es derribado el A-531 Cap. BENITEZ por un misil BLOW PIPE.

10:30 hs Es derribado el A-511 My TOMBA por ataque de Aviones HARRIER.

20:00hs se recupera al My TOMBA.

21:00hs Aparece el Cap BENITEZ que atraveso las líneas del enemigo contando desembarcar 20 vuelos de helicpteros SEA KING, informandose de inmediato a través del Puesto Comando a Puerto Argentino.

Las operaciones realizadas por los IA-58 fueron de apoyo de fuego sobre una casa en las proximidades de DARWIN, donde se presumia existia personal enemigo dirigiendo el fuego Naval y Aéreo batiendose el banco asignado totalmente.

22 MAY 82

Realizan ataques aviones HARRIER a DARWIN sin producir daños.

Aparentemente el fuego de Artilleria habría tocado un avión enemigo.

Los soldados Ingleses están tomando las alturas y ya hay contacto a 8 kilometros.

4

///

23 MAY 82

Se ordena el repliegue de pilotos de DARWIN a Puerto Argentino.

Cap VILA
Ten FURIOS
Alf PONTECORVO
Alf DIAZ

al arribo informan las novedades al Com DESTRI y Brig CASTELLANO quienes ordenan el repliegue de DARWIN a MLV de todo el personal de IA-58.

24 MAY 82

Se efectuaron vuelos de reconocimiento ofensivo.

A-509 fuera de servicio por estallido en las proximidades de una bomba lanzada por un avión HARRIER.

Se evacuan pilotos de IA-58 desde Puerto Argentino a Comodoro Rivadavia.

Ten FURIOS
Alf PONTECORVO
Alf DIAZ

25 MAY 82

A las 01:00 hs el A-516 es alcanzado en tierra en Puerto Argentino por cañones naval.

26 MAY 82

Repliegue en Helicóptero desde Darwin a Puerto Argentino.

My NAVARRO
Cap BENITEZ
Cap GRUNERT
Cap ROBLEDO
1er Ten MECHELOUD
Ten RUSSO
Ten SANTINI
Ten MORALES
SAux ACEVEY

Cl° MARTINEZ
Cl° DOME
Cl° NATALI
C. GUASTALLA
C. MORCILLO
C. CALOIAN
Cl° CALANDRA
SA PEREZ
CP MURSTORE

[illegible]

////

4

////

CP TOLOSA
Cl° NIZ
Cl° GONZALEZ
CP ORELLANO
Cl° CASALONGUE

Dicho personal se encontraba en Puerto Argentino

Personal del Escuadrón Pucará que permanece en DARWIN:

VCOM COSTA
MY TOMBA
1ER TEN FASANI
TEN LOMBARDI
TEN CALDERON
ALF. SASSONE
ALF LEMA
CP GURRIERI
Cl° BUSTOS
Cl° OLEA
Cl° TORRES
Cl° DAPPEN
Cl° ARGUELLO
Cl° RES
C. AGUERO
C. MARQUEZ
C. SOTO
C. MANSILLA
C. RODRIGUEZ

El personal de Oficiales es alojado en Puerto Argentino en la casa al lado del hipódromo asignado a los helicopteros y al personal de médicos de Fuerza Aérea.

Los suboficiales una parte en la escuelita y el que cumplía turno en el aeropuerto.

27 MAY 82

Despliegue de GALLEGOS a Puerto Argentino de :

A-537 1er Ten ARGAÑARAZ
A-532 Alf BLANCHET

Buques de guerra enemigos cañonearon la posición de Puerto Argentino, sin producir daños, ni bajas.

El personal de pilotos en Puerto Argentino tenía dificultades para su traslado hasta el aeropuerto, al no contar con un medio de transporte propio y adecuado debiendo coordinar con el depósito de viveres para desplazarse en el camión que llevaba el racionamiento, expuesto dicho persona a los inclemencias del tiempo y a la irregularidades de los horarios.

///

28 MAY 82

El enemigo efectua fuego naval sobre Darwin e inicia acciones terrestres sobre el mismo.

Esto

Se realizan operaciones de apoyo de fuego desde Puerto Argentino en varias salidas causando grandes bajas al enemigo entre ellas se derriban con IA-58 3 Helicópteros.

En las acciones se pierden 2 IA-58 Ten CRUZADO A-536 Eyectado en Darwin al ser alcanzado por armas automáticas del enemigo, siendo capturado en la zona.

A-537 Ten GIMENEZ al salir del blanco entro en nuvosidad manteniendo enlace en VHF Con Darwin perdiendose posteriormente todo contacto.

Regresan aviones multiples Impactos de armas terrestres de infanteria, inutilizando gran cantidad de material.

A-537 Impactos motor, fuselaje y Cúpula

A-533 Temperatura fuera de límite motor ezquierdo

A-532 Impacto alerones y FLAPS derecho

A-555 Impactos multiples, alerones, flaps, costado izquierdo inutilizando los comandos de paso de hélice.

despliegue desde Santa Cruz a Puerto Argentino.

- A-536 1er Ten MARTINEZ CASNEZ
- A-515 Alf MANZUR
- A-555 Alf GALVAN

Personal que regresa al continente Comodoro Rivadavia en C-130

Cap VILA
CAP GRUNERT
1er Ten NAVARRO
1er Ten MARTINEZ CHAVEZ
ALF MANZUR

TEN RUSSO
TEN CIMBARO
ALF BLANCHET
ALF GALVAN

29 MAY 82

A \- Arriban desde SCZ a Puerto Argentino 12:30/14:30

4

23-29

A-514 1er Ten AYERDI

A-522 Alf. LA TORRE

A-549 Alf. HUB

Se realizan ataques aereos enemigos con aviones VULCAN y A HARRIER, un cohete aire/tierra produce las siguientes bajas

Fallecido 1er Ten CASTAGNARI (GOE)

Heridos del Escuadrón Pucará, Personal que realizaba turno en el aeropuerto.

Saux ACEVEY (ESQUIRLAS EN LA INGLE)

C1° CASALONGUE (ONDA EXPANSIVA EN LOS TESTICULOS)

C1° MARTINEZ (ESQUIRLAS EN LA PIERNA Y BRAZO)

C. GUASTALLA (INTESTINOS PERFORADOS)

C. CALOIAN (HERIDAS EN LAS PIERNAS, BRAZOS Y CARA)

El mencionado personal abandona el refugio por orden del 1er Ten Gotagnari.

Aviones en servicio A-522; A-514; A-515 y A-549.

30 MAY 82

Durante todo el día hubo ataques de aviones enemigos al Aeropuerto se intento trasladar el siguiente personal de heridos al continente.

Saux ACEVEY

C1° MARTINEZ

C. GUASTALLA

A las 23:00 hs hubo que abandonar al lugar de alojamiento del personal de oficiales, por la proximidad con el hipódromo objetivo de hostigamiento del enemigo para batir los helicópteros

El personal Pernocta en la casa depósito de viveres.

El personal de turno del grupo técnico en el aeropuerto se replego a la ciudad por orden del Com Destri Jefe de BAM.

31 MAY 82

Sin actividad aérea de IA-58 Ataques permamente de HARRIER se evacuan al continente al siguiente personal herido:

///

4

24-29

///

Cl° [illegible]

C. CALOIAN

Además del CP RAMOS

Cl° CASALONGUE reposo en el alojamiento.

Personal en Malvinas

Oficiales:	Suboficiales:
1- My NAVARRO	1- CP MURATORE
2- Cap BENITEZ	2- CP TOLOSA
3- 1er ten MICHELOUD	3- Cl° NIZ
4- 1er ten AYERDI	4- Cl° CASALONGUE
5- 1er ten ARGAÑARAZ	5- Cl° CARRERAS
6- Ten BREST	6- Cl° RAMOS
7- Ten MORALES	7- Cl° BARBOSA
8- Ten ALZOGARAY (ECA)	8- Cl° DOME
9- Ten TUÑEZ (ECA)	9- Cl° NATALI
10- Alf HUB	10- C. MORCILLO
11- Alf LA TORRE	11- C. CALANDRA
12- Cap ROBLEDO	
13- Ten SANTINI.	

1 JUN 82

Se realizo un vuelo de apoyo al Helicóptero CH-47 de Busqueda y Salvamento para rescatar en el agua un piloto de HARRIER que se había eyectado próximo al aeropuerto.

En el despeque de la sección de IA-58 de apoyo a la búsqueda el número 1 A-514 Cap BENITEZ se queda sin comando de dirección saliendo de la pista e impactando con el A-533 que se encontraba a un costado de la pista con los siguientes daños de material:

A-514 (Roturas del Plano Derecho)

A-533 (Rotura del plano derecho altura de la aero 20 A)

El personal no sufrio daños.

4

////

Permanentemente ataque de aviones enemigos se derriban 2 Harrier.

23:30 hs Bombardeo Naval.

2 y 3 JUN 82

Sin actividad aérea. Se trabajo en reparaciones del material de vuelo, se preparo munición FFAR2,75, 20 mm y 7,62 en el edificio del aeropuerto. Por razones de encontrarse alejado en los polvorines de campaña.

4, 5 y 6 JUN 82

Sin actividad, Aérea.

El personal de pilotos mantiene alerta en el aeropuerto desde una hora antes de la salida del sol hasta la puesta del sol, quedando personal de mecánicos de acuerdo a los aviones en servicios durante la noche en el Aeropuerto, de ésta manera podian realizar la inspección previa antes del arribo de las tripulaciones.

ALTA del Cl° CASALONGUE que se encontraba internado en observaciones en el Hospital de Puerto Argentino.

Permanentemente en alarma roja y ataque de aviones enemigos.

7, 8 y 9 JUN 82

Por la noche del día 7 de junio el personal de pilotos abandona la casa en las proximidades del hipódromo por bombardeo naval siendo alcanzado el alojamiento por una granada en el bombardeo, produciendo daños en la vivienda por las esquirlas. Dicho personal se aloja en la casa de almacenamiento de víveres.

En las primeras horas del día 8 de junio se encuentran todos las calles de la ciudad con formación de hielo, lo que dificulta el traslado de pilotos desde Puerto Argentino al Aeropuerto.

Se efectuan ataques del enemigo a través de aviones y bombardeo naval.

///

///

Por la noche del día 9 de junio se coordina en el puesto Comando de puerto Argentino una salida para apoyo de fuego al día siguiente con las primeras luces.

10 JUN8 2

Despega uan escuadrilla de tres aviones de IA-58 para atacar posiciones de artilleria en el monte KENT el numeral 2 regresa con impactos en el ~~Aero 20~~ Plano derecho y el numeral 3 en el fuselaje.

La configuración de los aviones era la siguiente: 3 LAU 61/IAE 238 en el Aero 7 A y 1 LAU 61/IAE 238 en la Ae 20 20 A, 200 proyectiles de 20 mm y 900 de 7,62 por aviones.

con grandes fallas de armamento, producidas por formación de oxido en los contactos de las coheteras.

11 JUN 82

A-549 Fuera de servicio por problemas eléctricos en los sistemas de armas de las Aero.

Se cambio el panel completo de armamento sin posibilidad de ponerlo en servicio.

Permanentemente vuelos PAC enemigos en la vertical.

12 JUN 82 Sin [illegible]

Intentan despegar una sección de IA-58 para realizar apoyo de fuego proximo a los cerros TWO AISTERS.

Por fallas del avión guía A-522 por problemas hidráulicos en el direccional dela rueda de nariz, se suspende la salida.

se trabaja en la reparación de la horquilla del tren de naríz quedando en servicio.

13 JUN 82

Se preparan los aviones IA-58 para un provable ataque y recuperación en el continente.

A-532 (Impactos en los alerones y arreglado con poxipol)
A-549 (Problemas eléctronicos de Armamento)
A-522 (en servicio)
A-515 (en servicio)
colocandole 2 tanques de 318 lts en la Aero 20 y un TE 2 con 3

4

///

////

3,LAU en la Aero 7 A por avión.

14 JUN 82

Se intentan desplazarse al personal de Pilotos desde el alojamiento hacia el aeropuerto, se recibio la orden de permanecer, en la casa de almacenamiento de víveres. aproximadamente a las 11:00 hs se comenta sobre el cese de fuego.

El personal de pilotos se aloja en la casa de viveres.

15 JUN 82

Partida hacia el aeropuerto lugar donde se concentra todo el personal de prisioneros.

El personal de Pilotos pernocta en una pequeña sala de reparaciones de la usina en el aeropuerto.

El personal de suboficiales en los refugios donde cumplian los turnos.

16 JUN 82

Se parmanece en el aeropuerto, esperando órdenes a través de los mandos correspondientes de la BAM.

Para provable traslado al buque Bahía Paraiso.

17 JUN 82

Se forma una columna para desplazamiento a pie hasta la ciudad de Puerto Argentino con todos los elementos provistos, en el trayecto el personal militar Superior se le quita el armamento y posteriormente todas la pertenencias permitiendo solamente algunos medios para higiene.

Esa noche se incorporo al personal del Escuadrón Pucará y GIVA, pe rsonal de ejército, permaneciendo hasta las primeras horas del próximo día en una herrería abandonada.

18 JUN 82

Traslado de todo el personal de prisioneros desde el helipuerto hasta San Carlos, permaneciendo en el mismo hasta el día 30 de junio.

Cada integrante tuvo que buscar elementos mínimos para dormir y alimentarse a través de personal que le habian permitido ///

///

arribar con medios de los provistos.

La Cruz Roja internacional permaneció practimente en forma permanente en contacto con los prisioneros buscando soluciones a las deficiencias y necesidades sanitarias. Ademas se lleno la ficha personal de acuerdo a lo que corresponde en la CONVENSION DE GINEBRA.

Desde las últimas horas del día 30 junio hasta el 14 de julio se permaneció a bordo del buque SAINT EDMUND, en el mismo se alojo al personal divididos en grupos en camarotes para 2 personas se alojaban 3 y los de 4 personal a 6.

Se realizaron los interrogatorios concurriendo el personal por antiguedad, quién se limito a contestar solamente lo que prevee la convensión de Ginebra. Sin ser molestados ante algunas negativas en los interrogatorios.

ANALISIS DEL AVION IA-58

ACTIVIDAD: En Malvinas, horas voladas 176.45

Cantiad Salidas: 118

Total Aviones Perdidos: 24

Aviones derribados: 4
- 1.- Por Sea Harrier
- 1.- Blow Pipe
- 1.- Armas automáticas
- 1.- Se desconoce

Aviones E/S en la rendición: 4

Aviones perdidos en tierra: 16
- 2.- por aterrizar o despegar fuera de pista (rotura tren rueda naríz)
- 2.- por choque en tierra
- 1.- retracción de pata tren de naríz en el rodaje
- 1.- por hundimiento en tierra (rotura tren naríz)
- 6.- destrucción en tierra (Bahía Elefante) por Golpe de Mano del ENO
- 3.- Destrucción en tierra (por acción esquirlas)
- 1.- Motor bombeado

CONDICIONES DE OPERACION:

Pista: Terreno no preparado de 450 Mts de largo x 300 Mts de ancho. Con dos pistas una de 450 Mts de largo y 10 Mts de ancho y otra diagonal de 500 Mts x 10 Mts de ancho.

MISIONES CUMPLIDAS:

-///-

4

Con ondulaciones en su superficie que superaban una pendiente del 20%.

La superficie de apoyo (turba), de poca consistencia, gran capacidad de absorción de agua y poco drenaje permitía que se produjeran con su uso huellas de hasta 12 cm de profundidad.

Las huellas se rellenaban con panes de turba y arena sin resultados positivos.

Carencia de hangares, refugios y redes de enmascaramiento.

El personal de mantenimiento era insuficiente y carecía de la cantidad de herramientas necesarias para realizar los trabajos específicos.

Se conto con un solo equipo de puesta en marcha y un solo cable de arranque avión - avión.

La carga y descarga de COHETARAS se efectúo a mano por las características del BOLT 5 que son inadecuadas para su operación en terreno no preparado.

La recarga del combustible se efectuaba a través de una sola boca de carga, con un equipo en servicio en forma precaria.

El personal de mantenimiento carecía de los equipos de testeo de los sistemas eléctricos del avión (Armamento).

Se carecía de la mínima información meteorológica de la zona de operaciones.

El personal de pilotos se encontraba sujeto permanentemente a la actividad del EMO por lo cual su descanso y alimentación era deficiente; no fué reemplazado con personal experimentado.

La climatología de la zona de operaciones presenta características particulares en cuanto a un alto porcentaje de húmedad, lluvias asiduas y alto porcentaje de salinidad del medio ambiente lo que produce una rápida oxidación del material no tratado.

El mantenimiento se efectuaba en los lugares de dispersión sin protección para el personal y/o material.

Se carecía de medios de movilidad aptos para el traslado del personal y repuestos a los lugares de dispersión.-

-///-

Debido a las condiciones y dimensiones de la pista de Ganso Verde, el sistema de armas opero siempre fuera de los parametros minimos de distancia de despegue, establecidos por el manual del avión.

En el cumplimiento de las misiones ordenadas, el piloto perdía contacto radial con su base de operaciones y/o el CIC debido a que los vuelos debían ser razantes y que el avión carecía de un sistema de comunicaciones en servicio como alternativa de VHF.

Este hecho daba como resultado que el piloto debía elevarse a más de 500 mts en la zona de operaciones para informar el resultado de la misma y/o recibir nuevas órdenes, todo ello en texto claro.

La calidad de la recepción y transmisión de VHF fué deficiente, por el excesivo ruido en cabina y la carencia de óxigeno, por lo cual se debía operar con la mascara semi-desprendida.

Imposibilidad de puesta en marcha autónoma por la deficiencia de las baterías de a bordo en un 70% de las acciones.

Las temperaturas extremas de la zona de operaciones produce deformaciones no permanentes en la cabina del avión.

Todas las misiones fueron cumplidas con un solo tripulante.

A nivel del mar y con temperaturas de ISA-10 las temperaturas de puesta en marcha se elevan a 680°/700° y los consumos en vuelo razante a PMC variaban entre 280/300 Lts/h y la potencia de un tanque entre 95% y 105%.

-///-

SECRE

MISIONES CUMPLIDAS

Las misiones cumplidas por el sistema de aviones Pucará, de acuerdo a lo ordenado fueron:

1º) Reconocimiento ofensivo
2º) apoyo de fuego
3º) Contra helicópteros

ARMAMENTO UTILIZADO

De acuerdo a lo ordenado el sistema de armas efectuó misiones configurado de acuerdo a lo siguiente:

1º) Cañones, Amet y 2 coheteras (1 por estación alar)
2º) Cañones, Amet y 5 coheteras (3 estación central - T E R
1 por estación alar).
3º) Cañones, Amet y 3 NAPALM 220 Kgs (Estación central T E R)
4º) Cañones, Amet.

DESVENTAJAS

Las deficiencias encontradas en el transcurso de las operaciones fueron:

1º) Baterias de a bordo no aptas para la operación casi continua de los sistemas eléctricos de a bordo (Abrir y Cerrar cabina, Chequeo Sistema Eléctrico en general, chequeo de equipos de Radio)

2º) Espejos retrovisores insuficientes y con visión deficiente por su escaso campo visual y las vibraciones a que son permanentemente sometidas.

3º) Equipo de HF continuamente fuera de servicio y VHF con poca ganancia.

4

-///-

4°) Fuerte ruido en cabina.

5°) Panel de armamento que impide el lanzamiento de mas de un tipo de armamento sin modificar la posición de la llave selectora entre lanzamientos.

6°) El sistema de mira que posee el avión es apto unicamente para tiro aire - tierra.

7°) Posee blindaje unicamente en la parte inferior del asiento del piloto, quedando de esta forma expuesto el sistema comando - motor y el sistema eléctrico del avión, lo cual lo hace muy vulnerable a disparos de armas livianas.

8°) El alerta que produce el EMO por el fuerte ruido producido por sus propulsores.

9°) La pérdida de material y espacio que implica el asiento trasero para un segundo tripulante, no necesario, de no contarse con otro equipamiento que así lo requiera.

10°) Los cañones de 20 mm por su cadencia de fuego, su poder explosivo y la distancia eficaz no es apto para la guerra moderna, considerando los sistemas defensivos terrestres actuales.

11°) La velocidad del avión lo hace vulnerable ante los sistemas de defensa terrestres.

12°) Novedades surgidas durante los rodajes, accionamiento y trabado de la rueda de naríz.

13°) El desempeño de los pilotos en la ejecución del sistema de armas, demostró falencias de adiestramiento en el aprovechamiento integral de la capacidad del avión. Estas falencias de operación se manifestaron fundamentalmente en:

1.- El vuelo a bajas velocidades
2.- Pistas no preparadas
3.- Despegue en mínima distancia
4.- Aterrizaje en mínima distancia
5.- Lanzamiento en ángulos bajos
6.- Escapes después del lanzamiento

4

-///-

14°) Empleo del sistema de armas sobre blancos no rentables, sin información sobre la posición del AMO y sin ECA.

VENTAJAS

1°) Operación desde terrenos no preparados aún actuando fuera de los mínimos establecidos por el manual.

2°) Gran capacidad de maniobra en espacios muy reducidos en tierra y reducido radio de viraje en vuelo.

3°) Autonomía.

4°) Capacidad portante.

5°) Apto para la operación contra helicópteros.

6°) Comandos manuales, debido a la baja probabilidad de impacto directo en las barras de comando.

7°) Apto para el reconocimiento ofensivo y sobre el mar por sus 2 motores, autonomía.

8°) Fácilmente reparable ante impactos de esquirlas o munición de bajo cálibre.

PROPOSICIONES

1°) Se efectúe el análisis de acuerdo a las características sobresalientes del avión a fin de determinar las misiones a cumplir, el armamento a adoptar y en función de ello establecer los parámetros de adiestramiento para el personal de pilotos.

2°) Aumentar el blindaje en el puesto de piloto, a sus laterales y espalda, de forma tal que sea facetado y progresivo para evitar la incidencia de proyéctiles a ángulos normales (90°). Para evitar asi la acción de proyéctiles de armas livianas sobre panel de comandos de motor y de sistemas eléctricos o electrónicos de a bordo ubicados en cabina.

3°) Dotarlo de una mira móvil-fija y esta con graduaciones para distancias de lanzamiento para el mismo tipo de armamento.

4°) Dotar al sistema de armas de un radar telemétrico o láser para determinar la distancia del blanco.

-///-

4

6-7

5º) Dotarlo de un sistema de Radar de Alarma de a bordo.

6º) Anular el puesto trasero y realizar un estudio para analizar su aprovechamiento en función de aumentar su autonomía, capacidad electrónica, etc.

7º) Dada la aptitud para su empleo contra helicópteros dotarlo de un radar de adquisición.

8º) Dotarlo de equipos radioeléctricos que le permitan al piloto mantenerse en contacto permanente con su control.

9º) Aumentar su velocidad en función al cambio de unidades motrices (AZTAZOU XVI).

10º) En función de Nº 6, reducir las dimensiones de la cúpula.

11º) Análizar la posibilidad de reducir los tiempos de puesta en marcha. Ej: Puesta en marcha de los dos motores en forma simúltanea.

12º) Dotar al avión de la capacidad de lanzamiento de COH de mayor alcance y poder explosivo. Ej: COH ZUMMY, MARTIN PESCADOR, MISILES, etc.

13º) Dotar al avión de cañones de 30 mm que por su alcance y poder explosivo permiten su accionamiento de distancias superiores a los 2000.-

14º) Implementar a bordo un sistema de NAV VLF - OMEGA.

15º) Dotarlo de la capacidad de tiro o lanzamiento simultáneo del armamento de a bordo, de acuerdo a la selección del piloto en la empuñadura del Bastón de Comando.

" DER SPIEGEL" - N° 31/1982

INGLATERRA

OPERACION CONCLUIDA

Tardíos reconocimientos sobre Las Malvinas: Pese al armamento supermoderno, la flota británica apenas pudo evitar una derrota.

Durante el ritual de la victoria, Margaret Thatcher mostróse en pose de guerra, y el Arzobisco de Canterbury erraba al descubierto entre los frentes.

Robert Runcie, quien en su carácter de autoridad máxima de la Iglesia Angelicana había -en principio- defendido la guerra del Atlántico Sud, terminó malquistándose con las autoridades políticas y militares, debido a que durante la misa oficiada en la Catedral San Pablo en memoria de los caídos en las Islas Malvinas, pronunciara la palabra "reconciliación", definiendo a la 'guerra' como sinónimo de 'fracaso humano', y habiendo registrado 'luto por ambas partes', es decir Gran Bretaña y Argentina.

Esto fue suficiente. Margaret Thatcher hizo objeto de ácida crítica tanto al formato de la celebración, como al arzobispo. "La Jefe estaba Contrariada", según definiera luego Denis Thatcher, esposo de Maggie, al estado de ánimo de su mujer. Que "destilaba bilis y veneno", expresión que algo más tarde fuera desmentida y reemplazada por otra no mucho más edificante: "Que ella", se decía ahora, "simplemente no le había dado bolilla" a la celebración-Runcie.

Pero aún la más salvaje embriaguez de triunfo no podría haber disimulado lo que desde fines de la censura militar en Londres, día a día cobra mayor nitidez: La guerra de Las Malvinas no solo ha sido llevada a cabo con amargura, donde soldados británicos lanzaban -por ejemplo- misiles

anti-tanques contra trincheras enemigas, sino que ha sido una batalla, en la cual aún las armas más sofisticadas, apenas pudieron eludir una derrota.
El núcleo de la armada británica fue casi destruido por cazabombarderos de la fuerza aérea argentina, con bombas de acero comparativamente viejas, ya que el peligro mayor no provenía, como ahora está trascendiendo, de los misiles franceses "Exocet".

Por ejemplo, aquel "Exocet" que aniquiló al destructor SHEFFIELD, ni siquiera había explotado en el interior del buque, sino que la segunda etapa del propulsor del misil convirtió al desafortunado buque en una columna de llamas y humo.

Pero otros cinco ataques "Exocet fueron rechazados por los británicos con medios un tanto exóticos. Estos consistieron de "blancos aparentes" en forma de nubes de astillas metálicas, destinadas a confundir el radar de guiado de los "Exocet", desviando los proyectiles de los verdaderos blancos.

Según la opinión autocrítica de los analistas de armamento en Inglaterra, las Malvinas constituyeron asimismo la "casi-victoria" de los cazabombarderos "Skyhawk" de 20 años de antigüedad, los cuales, juntamente con las máquinas "Mirage", se filtraban de contínuo por debajo del cinturón de defensa de los misiles antiaéreos británicos.

Con sus bombas de media tonelada de peso hundieron no sólo al destructor COVENTRY, las fragatas ANTELOPE y ARDENT, como así también al buque de desembarco SIR LANCELOT, de 5.700 toneladas. Ha trascendido ahora, que también llegaron a hacer blanco en otros 14 buques de las 23 unidades de batalla que componen el poderoso núcleo de la "Task Force", un balance que, de acuerdo con la opinión de un Contralmirante, habría sido "absolutamente decisivo", si las bombas hubieran tenido espoletas de impacto, en lugar de espoletas de retardo de 3 segundos.

"Si hubieran explotado aunque sea cinco o seis bombas", dijo un Capitán de Fragatas, "toda la Operación Malvinas tendría que haberse dado por terminada."

De hecho, no explotó una sola de las bombas que hicieron impacto en los cascos de los 14 buques de la armada que se salvaron. Algunos de los explosivos de acero maciso traspasaron las delgadas paredes de aluminio de las fragatas y destructores, cayendo en su mayoría, luego de lisos y llanos "travesazos", al mar. Más o menos la misma cantidad erró el blanco; tal el caso del buque de desembarco SIR LANCELOT y la fragata ALACRITY.

En el caso de la fragata ARGONAUT, una bomba embistió a ésta por debajo del nivel de agua, atravesando la sala de máquinas y el tanque de combustible hasta la cámara de municiones, donde explotó un misil antiaéreo, pero no la bomba en sí. Con la explosión del misil perdieron la vida dos encargados del pañol de municiones, mientras que un incendio producido en la sala de máquinas fue -en realidad milagrosamente- extinguido por un torrente de Dieseloil.

Cuatro fueron los impactos de bombas que sufrió la fragata PLYMOUTH, que fue sorprendida en el estrecho de Malvinas (San Carlos) por una escuadrilla de "Mirage".

Detalles como éstos eran considerados "secretos" por los funcionarios de la censura en el Ministerio de Defensa hasta el final de la expedición penal. "Si bien los Argies sabían que algo estaba fallando con sus bombas", manifestó el jueves pasado un brigadier del equipo de censura, "nada podían hacer, aunque hubieran querido. Nuestros misiles no se lo permitían".

El misil antiaéreo británico "Sea Dart" o sea proyectiles standard de los destructores de la Task Force británica, era bien conocido por los argen-

tinos a través de sus propios buques. Es obvio que estos "Sea Dart", especialmente efectivos para blancos de altura, indujeron a los cazabombarderos de la defensa aérea argentina, a atacar siempre y tan solo en vuelos rasantes.

Según el primer recuento de lanzamientos, con estos vuelos bajos, los argentinos se introducían en una zona que, lejos, fue la más peligrosa de esta guerra:

- Las máquinas "Skyhawk" y "Mirage" se introducían en el sector de maniobras más favorable de los despegues verticales enemigos del tipo "Sea Harrier", los cuales aniquilaron un total de 32 aviones argentinos.

- 24 máquinas argentinas fueron víctimas del misil "Sidewinder" AIM-9L, con el que estaban equipados los "Harrier" -por primera vez, antes de Malvinas-. Los sensores de los "Sidewinder", ultrasensibles al calor, respondían hasta al calor por fricción de las narices de los aviones contrarios, de modo tal, que bastaba con lanzar los misiles en vuelo lateral hacia los aviones enemigos.

- En la fase final de los ataques, los pilotos argentinos debieron vencer el último cerramiento británico, formado por misiles "Sea Wolf". Los "Sea Wolf" podían ser disparados en salvas desde los 12 lanzadores a bordo de cada una de las fragatas BROADSWORD y BRILLIANT. Mientras que los "Sea Dart" hicieron blanco en ocho "Mirage" y "Skyhawks", los "Sea Wolf" destruyeron seis cazabombarderos. Otros dos se estrellaron al esquivar un proyectil "Sea Wolf".

- Ocho cazabombarderos fueron derribados por el misil antiaéreo terrestre "Rapier", que había sido instalado en las colinas sobre la ensenada de aterrizaje de San Carlos.

El precepto forzoso de tener que subvolar primero el cinturón "Sea Dart" y el radar británico, sobreponiéndose luego a los "Sea Wolf", limitó decisivamente las posibilidades tácticas de los pilotos argentinos. "Les quedaba muy poco tiempo para elegir el blanco", dijo el diario especializado "Flight International". "A menudo debían atacar lo primero que visualizaban durante el arribo". Fue así como en la ensenada de invasión de San Carlos, el gran transporte de tropas CANBERRA y el cargamuniciones RESOURCE quedaron ilesos, pero no así los radares de vanguardia flotantes ANTELOPE y ARDENT.

En el Ministerio de Defensa del Támesis, los funcionarios rechazaron todo indicio relacionado a establecer un parangón entre misiles disparados y aviones realmente derribados. "Eso", dijo un analista de Malvinas, "recien tiene sentido cuando todos los datos hayan sido evaluados".

Deben ser aproximadamente 200 misiles antiaéreos, los que llegaron a lanzarse en el transcurso de las batallas. Solo durante los primeros seis días del desembarco en San Carlos fueron lanzados 45 misiles "Sea Wolf" y "Rapier" -luego de un período inicial que, por de pronto, puso muy en duda la calidad de las armas.

Los "Sea Wolf" por ejemplo, que también podían dirigirse al blanco en forma óptica, distorsionaban la visión al mismo, dado que los gases de salida calientes generaban espesas humaredas en la atmósfera invernal.

El misil "Rapier", basado en tierra, se vió seriamente afectado por una señal permanente, originada precisamente en los buques británicos:
Las fragatas y destructores irradian una señal de identificación "Amigo-Enemigo" (IFF) en forma contínua, posibilitando la distinción entre aviones argentinos y británicos. Pero como pudo comprobarse recien "in situ", esta señal interfería la frecuencia del radar director de tiro del "Rapier", inutilizándolo totalmente.

Debido a ello, los equipos de manejo de los "Rapier" tuvieron que apuntar sus proyectiles al blanco en forma óptica, lo cual, con un manto de nubes bajo, constituía un problema casi insoluble.

Según informes de la revista científica "New Scientist", la catástrofe del SHEFFIELD habría sido propiciada por una interpretación de radar fallida en el primer ataque "Exocet" de Argentina : El perfil de radar de los "Super Etendard" atacantes habría sido confundido con el de un "Sea Harrier".

El Ministerio de Defensa no tarda en desmentir esta versión, alegando que el comandante del SHEFFIELD, Sam Salt, debía someterse primero a un consejo de guerra, procedimiento de rutina pertinente a todo comandante de la Armada Real, cuyo buque sufriera daño alguno, ya sea en tiempo de guerra o de paz.

Salt tendrá que explicar también, por qué no pudo extinguirse el incendio a tiempo. De hecho, dos generadores auxiliares, los que al faltar la alimentación de corriente propia de abordo, accionan las bombas de extinción, no funcionaron. Un tercer sistema auxiliar tampoco resultó efectivo. Los extinguidores de espuma, una vez usados, no podían rellenarse.

Pero las críticas de esta índole se atenuaban mediante comunicaciones de buen éxito en la lucha contra los misiles "Exocet". Entre tanto surgió también un "héroe-Exocet". Se trata del capitán Ian Inskip de 38 años, cuyo destructor GLAMORGAN, a diferencia del SHEFFIELD, se sobrepuso al ataque de un "Exocet" en las inmediaciones de Puerto Argentino.

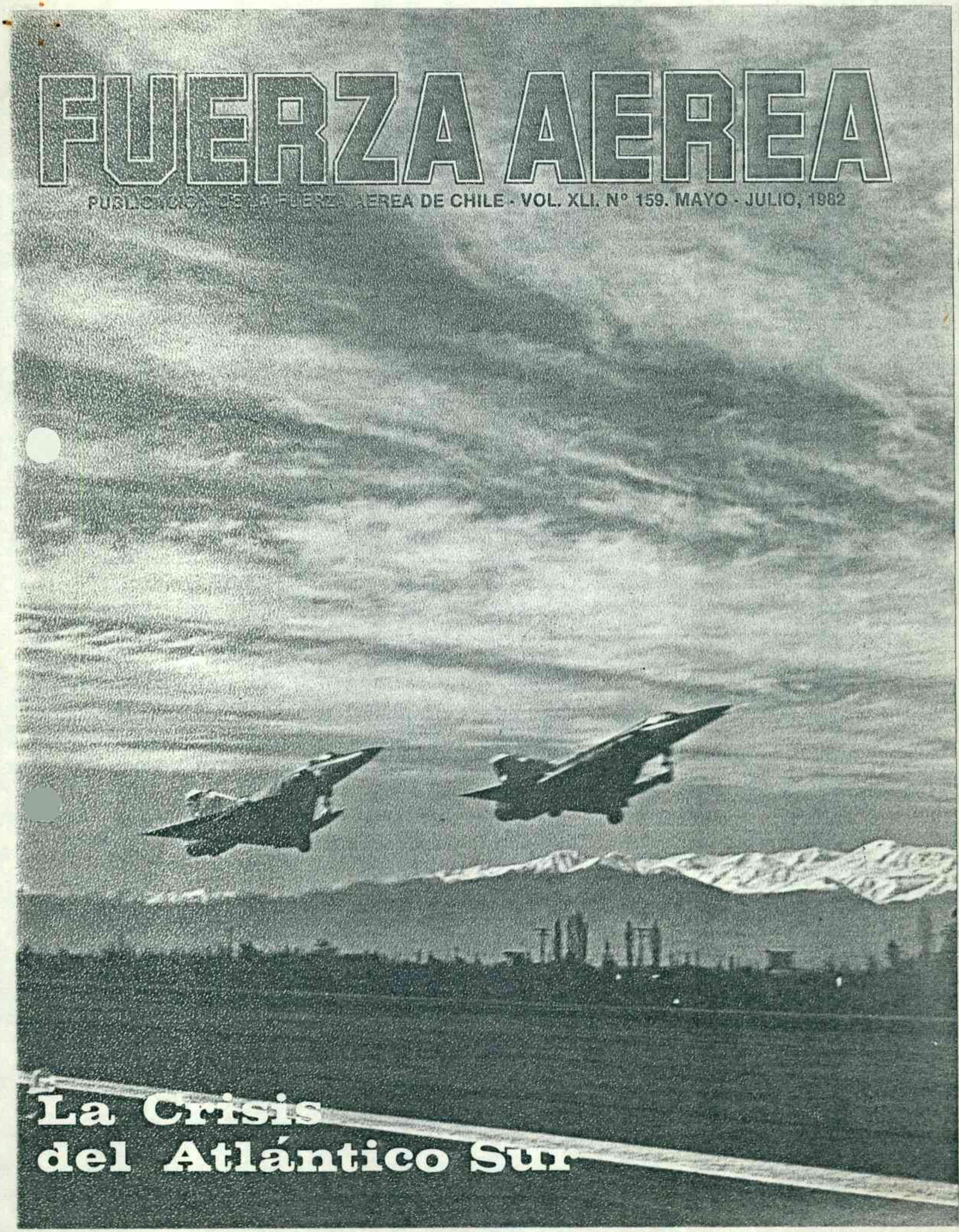
Inskip, de regreso en Southampton, relató lo ocurrido: "Visualicé en la Pantalla del radar un punto color naranja, que saltaba rumbo a nuestro buque como un canguro". Entonces Inskip hizo lo que el capitán del SHEFFIELD no había podido lograr: Ordenó girar el timón del GLAMORGAN violentamente, a fín de no exponer todo el flanco del buque, sino la parte angosta de la popa al proyectil que se aproximaba. "Apenas terminada la maniobra", dijo

Inskip, "el Exocet hizo impacto en la popa".

Allí es donde destrozó el hangar con el helicóptero de abordo, y explotó en la cocina. Pero a diferencia del SHEFFIELD, gracias al cambio de curso repentino, los sistemas de bombas, así como las salas de controles quedaron intactos.

FUERZA AEREA

PUBLICACION DE LA FUERZA AEREA DE CHILE - VOL. XLI. Nº 159. MAYO - JULIO, 1982



La Crisis del Atlántico Sur

INFORMATIVO AEREO

Por: Tte. (S) Roberto Matthei F.

CONFLICTO: Anglo-Argentino

El reciente conflicto anglo-argentino ha dejado en evidencia la inquietante vulnerabilidad de hasta las más sofisticadas fuerzas navales ante fuerzas aéreas relativamente modestas.

El 4 de mayo dos aviones Dassault Super Etendard, armados cada uno con un misil Aerospatiale AM-39 Exocet, efectuaron un ataque contra el destructor británico HMS Sheffield.

Según el relato de un oficial argentino, ambos aviones se aproximaron a la zona en vuelo de muy bajo nivel, desde el sur, a una velocidad de 480 nudos. La visibilidad estaba limitada a unos 400 m., con un techo de 500 pies.

A unos 45 km. de distancia del objetivo, los pilotos montaron a 500 pies y encendieron sus pantallas de radar, sobre las cuales aparecieron un par de destellos, uno de tamaño mediano y el otro algo menor.

Se disparó un misil a cada blanco. Uno de ellos aparentemente se perdió; el otro penetró el frágil casco de aluminio del Sheffield y explotó en su interior, desatando un incendio descontrolado que obligó a abandonar la nave.

El destructor británico, (del tipo 42) estaba dotado con los más modernos sistemas de radar y misiles disponibles en la OTAN. Su pérdida significó un duro golpe para la Royal Navy, no sólo por los 27 tripulantes que perdieron la vida ni por los US$ 200 millones que costó el navío; el problema mayor fue que la idea de apostar buques (supuestamente bien protegidos) en la vanguardia de la flota, que permitiesen una alerta temprana frente a incursiones aéreas enemigas, no dio resultados positivos.

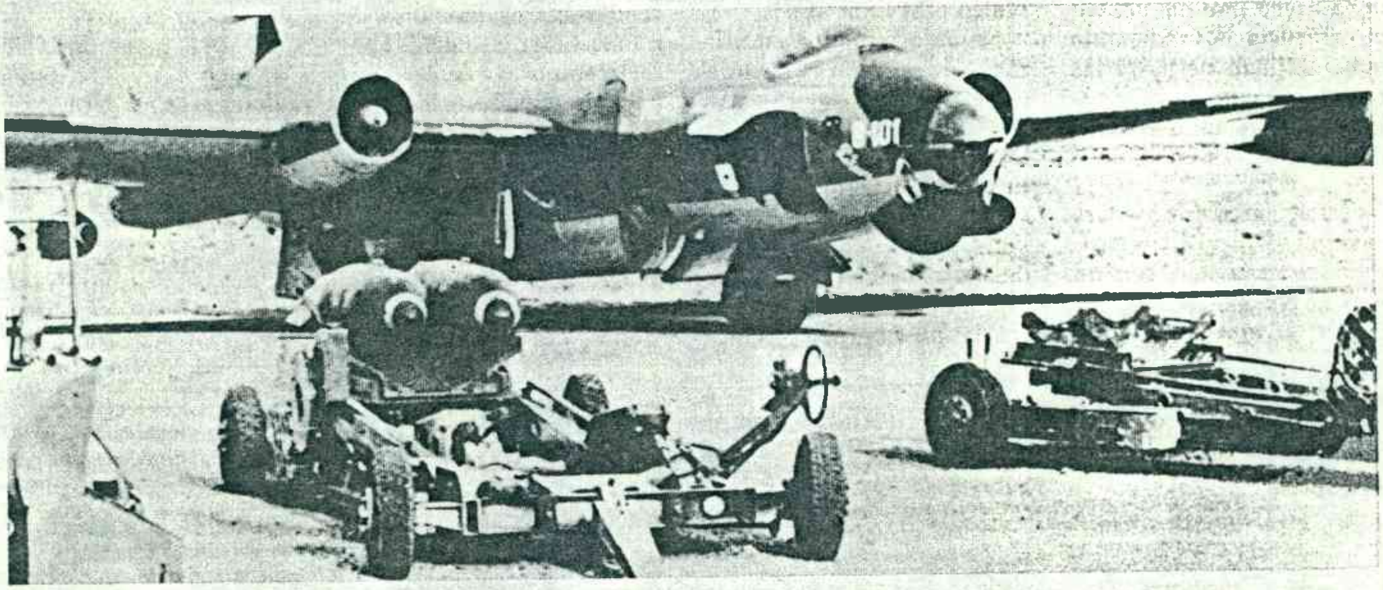
El 25 de mayo, un nuevo ataque con Exocet provocó el hundimiento del carguero Atlantic Conveyor, que transportaba valiosa carga en helicópteros, pistas prefabricadas y repuestos para Harrier.

Este ataque fue similar al primero, aunque fue necesario reaprovisionar de combustible a ambos Super Etendard, tanto en el vuelo de ida como en el de vuelta.

Los británicos suponen que el ataque iba dirigido contra sus portaviones, los que se encontraban en el área. Los pilotos argentinos

aparentemente confundieron la imagen de radar del carguero con uno de los portaviones y dispararon ambos misiles contra el blanco. Los británicos recién se percataron de la presencia de los aviones una vez que éstos iniciaron transmisiones de radar —segundos antes del disparo. Los Super Etendard se retiraron rápidamente, una vez disparados los misiles, sin que pudiesen ser interceptados.

Incluso con armamento convencional, la FAA logró éxitos importantes.



El destructor HMS Coventry (gemelo del Sheffield) fue atacado por cuatro Skyhawk mientras efectuaban tareas de patrullaje aéreo. Los aviones se aproximaron en vuelo rasante sobre las islas, siendo detectados recién a 18 km. (aprox. 2 min.) del buque. El Coventry recibió varios impactos de bombas de 500 lbs. y se hundió.

El 21 de mayo, los británicos desembarcaron en el estrecho de San Carlos, y la FAA realizó fuertes ataques contra buques e instalaciones británicas. Las fragatas HMS Ardent y HMS Antelope fueron hundidas con bombas de 500 lbs. y (no confirmado) rockets. Durante estos ataques, la FAA sufrió fuertes pérdidas, especialmente de Mirage (Dagger) y Skyhawk, que llevaron a cabo el grueso de las incursiones.

También intervinieron aviones Macchi 339 y Pucará (desde las islas y sin mucho éxito), Canberra (de noche especialmente) e incluso C-130 Hercules, uno de los cuales bombardeó un petrolero británicos 200 millas al norte de las islas; (el avión lanzó varias bombas, una de las cuales habría impactado pero sin estallar).

Desde el punto de vista británico, el conflicto "permitió establecer puntos fuertes y débiles en la defensa aérea de la Flota". Entre los primeros se encuentra el versátil avión de despegue vertical Sea Harrier, que equipado con los nuevos misiles Sidewinder AIM-9L demostró su capacidad de interceptar y derribar incluso a aviones supersónicos como el Mirage.

Ningún Sea Harrier fue

derribado en combate aéreo. El nuevo misil británico superficie-aire Sea Wolf demostró también su precisión, derribando numerosos aviones argentinos e incluso (en una oportunidad) un misil enemigo de tipo Bullpup, en vuelo.

Entre las deficiencias, quizá la más crítica fue la falta de aviones de rastreo capaces de detectar incursiones aéreas enemigas, en forma oportuna. Este factor asociado a la falta de misiles aire-aire de alcance mediano, impidió en la ma- ría de los casos, intercep- a los aviones argentinos, antes que alcanzaran sus objetivos.

La defensa antiaérea de los buques, por último, fue insuficiente.

Los sistemas defensivos Seacat, Seaslug y Seadart resultaron decepcionantes. Sólo el misil Sea Wolf fue realmente efectivo, pero no más de dos o tres navíos británicos contaban con este nuevo sistema.

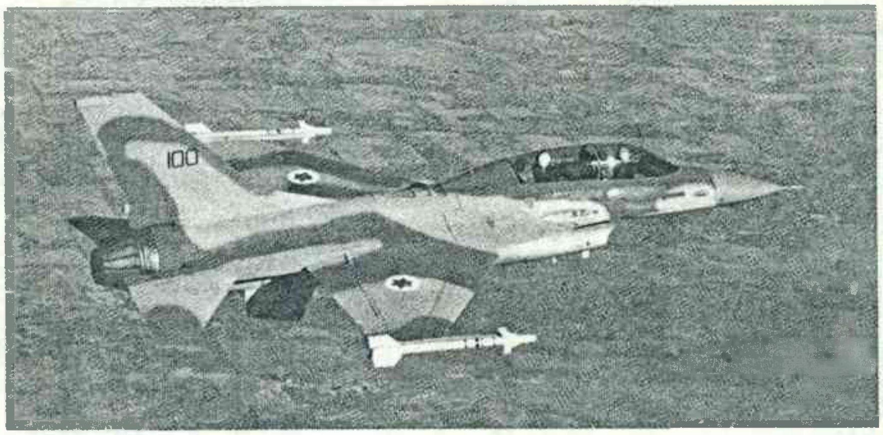
Según el Ministro de Defensa de Gran Bretaña, las cifras *confirmadas* de aviones y helicópteros destruidos durante el conflicto serían las siguien-

ARGENTINA

26	A-4 Skyhawk
24	Mirage III y/o Dagger
1	Canberra
1	Macchi MB 339
15	Pucará
1	Hercules
7	Aviones ligeros
14	Helicópteros

GRAN BRETAÑA

7	Sea Harrier y Harrier GR Mk 3 (tres en accidentes).
9	Helicópteros.



VENTA DE AVIONES

EE.UU. piensa vender otros 75 General Dynamics F-16 y 11 McDonell Douglas F-15 a Israel, por un valor de US$ 3.000 millones, con lo que el total de F-16 israelíes llegaría a 150 y el de F-15 a 55.

Entre tanto, habría una fuerte oposición en el Congreso a la eventual venta de cazas Northrop F-5G a la Fuerza Aérea Jordana. Este país se ha quedado atrás en la adquisición de material aéreo moderno y ha dado a entender que si los EE.UU. no se lo proporciona, entraría en negociaciones con la Unión Soviética.

COLOMBIA

La Fuerza Aérea de Colombia acaba de adquirir 12 cazabombarderos Kfir C-2 a Israel. Los aviones serían entregados a mediados del presente año, con lo que no queda claro si se trataría de aviones usados, o bien de Kfir destinados originalmente a otro país.

CRISIS

El conflicto de las islas Falkland, como muchos otros, ha presentado una serie de características que lo diferencian de guerras pretéritas o contemporáneas. En la medida en que los estudiosos de la guerra vayan analizándolo y los beligerantes puedan o quieran dar a conocer documentos que hasta la fecha no se hayan entregado al conocimiento público, se podrá obtener lecciones que ayuden al hombre a evitar las guerras o en su comportamiento durante el conflicto, si ellas se producen.

Las circunstancias políticas, económicas, sociales y estratégicas en este caso son variadas y naturalmente se prestan para variadas interpretaciones. Cada una de las partes alega la justicia de su causa y explica los resultados obtenidos.

El análisis de las decisiones políticas que llevaron al enfrentamiento se clarificará cuando las pasiones se atenúen y seguramente será influenciado por las acciones que se desarrollen posteriormente; pero los hechos ocurrieron de cierta forma y ningún estudio o consideración podrá variarlos, aunque como decimos, la interpretación de ellos seguramente diferirá entre los distintos analistas.

Si bien es cierto estamos persuadidos que el estudio de una guerra requiere de cierta perspectiva en el tiempo, no podemos negar el interés práctico de los relatos contemporáneos y de las primeras aproximaciones para obtener conclusiones.

Por razones de carácter histórico y geográfico, Chile siguió con extrema atención el desarrollo del conflicto. Por consideraciones morales y jurídicas nuestro país expresó su ferviente deseo que la discrepancia se solucionara por la vía pacífica; sin embargo el hecho se produjo, por lo que resulta conveniente referirse a este doloroso hecho para obtener lecciones. Aun con las limitantes de escasa información oficial y falta de perspectiva histórica, creemos de evidente interés profesional la divulgación de puntos de vista acerca del desarrollo de las operaciones.

La Revista ha pedido, a fin de presentarlas a sus lectores, la opinión de dos distinguidos ex oficiales de nuestras FF.AA. acerca de las operaciones navales y aéreas, cuya espectacularidad es bien conocida. Parece interesante ver los aciertos y errores que aparentemente se cometieron, a la luz de doctrinas de guerra, teorías estratégicas y principios de la conducción que los estudiosos están permanentemente revisando.

Puede parecer cínico y deshumanizado aprovechar el dolor ajeno para sacar conclusiones en beneficio propio, pero el investigador médico busca enfermos para estudiar su mal y tratar de ganar la batalla contra el sufrimiento físico. Así es el espíritu que guía a la Revista y sus colaboradores, estudiamos la guerra para tratar de evitarla o al menos, para que en caso aciago de producirse, no ocurra la parábola bíblica de las vírgenes necias.

Pero como queda señalado, las guerras se producen, y aun sin perder la fe en el ser humano podemos afirmar que continuarán produciéndose. Ante esta afirmación trágica siempre queda una pregunta que quema el espíritu del hombre ¿es justa la guerra? o más bien ¿cuál de los beligerantes tiene la justicia de su lado?

Del Cuaderno de Historia 1 del Departamento de Ciencias Históricas Facultad de Humanidades, Filosofía y Educación de la Universidad de Chile (diciembre 1981), autor JULIUS KAKARIEKA S., tomamos algunas citas de su trabajo "Los Orígenes de la Doctrina de la Guerra Justa. Cicerón y la Tradición Romana".

"La Guerra es, para Cicerón, una dura necesidad. Los hombres deberían hacer todo lo posible por evitarla, en vista de tantos sufrimientos y estragos materiales que ocasiona. Además, la guerra como medio para dirimir los conflictos que surgen entre distintas naciones, atenta, en el fondo, contra la dignidad misma del hombre, porque los rebaja al nivel de las fieras y niega su racionalidad. La moderación y el uso de los recursos de la inteligencia, en vez de la fuerza, deberían ser la norma general de comportamiento en situaciones conflictivas."

Más adelante agrega:

"Cicerón reconoce, sin embargo, que pueden darse situaciones en que no quedará otra opción que empuñar lar armas. Si se llega a este extremo, los hombres responsables sabrán actuar en forma decidida y valerosa y no demostrarán ningún temor ante los riesgos que la guerra involucra para sus vidas."

Luego expresa Kakarieka:

"En términos generales, podríamos señalar que el problema de la guerra justa presenta en el esquema ciceroniano tres aspectos fundamentales:

1. La legitimidad de la causa;
2. La observancia de los requisitos legales al iniciar la acción bélica;
3. El comportamiento acorde con los usos establecidos durante el desarrollo del conflicto mismo."

En este análisis el autor se refiere a la "LEGITIMIDAD DE LA CAUSA".

"La consideración de la causa constituye, sin duda, la parte medular de la doctrina de Cicerón sobre la guerra

EN EL ATLANTICO SUR

justa. En un conocido pasaje de "La República", que cita y comenta San Agustín (y que se salvó, justamente, debido a esta circunstancia), encontraremos señaladas como válidas estas dos razones para justificar la guerra: la defensa propia y el cumplimiento de los compromisos contraídos con los aliados. Según la cita textual: "Cualquier Estado rectamente ordenado no debe emprender guerra alguna si no es en defensa de sus pactos o de su supervivencia."

"Al mencionar el "Estado rectamente ordenado" (civitas optima), quiere advertirnos el autor que las razones dadas por él pueden tener plena vigencia solamente cuando se trata de los Estados bien constituidos y dirigidos en forma responsable. Sería vano pedir el mismo comportamiento a las Repúblicas deshechas por la anarquía y las guerras fratricidas como fue el caso de la propia Roma en los días de Cicerón..."

"La defensa del Estado contra la agresión externa ha sido considerada en todos los tiempos como causa legítima para librar guerras." Y explica que: "...combatir por la patria significaba, al mismo tiempo, combatir por los hogares, tumbas ancestrales y aras sagradas de los dioses. Todo un universo de valores estaba amenazado de destrucción en el caso de una derrota."

Al referirse al cumplimiento de los compromisos contraídos con los aliados, agrega:

"La fidelidad a los tratados (fides) es la otra razón que hemos visto invocada por Cicerón para justificar la guerra. En el mundo romano se daba muchísima importancia al cumplimiento, lo más fiel posible, de las obligaciones contraídas con otros Estados. La palabra empeñada tenía un carácter sagrado."

Se cita el juramento del heraldo romano con ocasión del tratado de paz y alianza entre Roma y Alba:

"Oye, Júpiter; oye, heraldo del pueblo albano; oye, pueblo albano: El pueblo romano no será jamás el primero en violar las condiciones y las leyes. Las condiciones escritas en estas tablillas o en esta cera, se os acaban de leer desde la primera a la última sin dolo ni astucia. Desde hoy todos las conocen bien, y no será el pueblo romano el primero que se aparte de ellas. Si ocurriese que por deliberación pública o por indignos subterfugios fuese el primero en infringirlas, entonces, oh Júpiter Máximo, hiérele como voy a herir este puerco, y hazlo con tanto más rigor cuanto más grande es tu poder."

"El prestigio internacional que alcanzó Roma en la época del apogeo de la República se debió, en forma destacada, al constante empeño de sus dirigentes por cumplir limpia y concienzudamente las obligaciones contraídas con otros Estados, tal como lo exigía la fides del pueblo romano."

En el punto siguiente del trabajo que citamos, Kakarieka se refiere a: "LOS REQUISITOS LEGALES PARA INICIAR LA GUERRA".

"El enfoque de nuestro problema quedaría muy incompleto si consideráramos solamente las causas o los motivos de los conflictos. La tradición romana exigía también de un modo perentorio, la observancia de ciertos requisitos formales para iniciar la acción bélica. Requisitos que, como veremos más adelante, estaban estrechamente ligados al antiguo Derecho sacro, y sin los cuales ninguna guerra podía ser considerada como justa."

El procedimiento, según el autor, tenía las siguientes fases, que pretendían cautelar que no se cometieran arbitrariedades al declarar la guerra:

Primero "se enviaba un fecial al territorio del enemigo, a fin de exponer los agravios sufridos y pedir la satisfacción".

Segundo "un debate en el Senado romano al regreso del fecial. En el caso de que fuera negativa la respuesta del enemigo se pedía a cada uno de los senadores, su parecer sobre el asunto" individualmente debían pronunciarse y por el voto de la mayoría podía quedar decidida la guerra, en cuyo caso,

Tercero " se enviaba al pater patratus a la frontera con el encargo de romper las hostilidades" lo que exigía un cierto ceremonial.

EL último capítulo es el dedicado a: "EL COMPORTAMIENTO DURANTE LA GUERRA".

"Su definición de la guerra justa Cicerón la amplía sustancialmente, al agregar a la causa justa y a las formalidades del Derecho fecial el requisito de la justicia para el desarrollo de la contienda misma. En un pasaje de "Las Leyes", lo expresa en los siguientes términos: "Hagan las guerras justas con justicia, no sacrifiquen a los aliados, modérense a sí mismos y a los suyos, aumenten la gloria de su pueblo y regresen a la patria con honor."

ESTRATEGIA MARITIMA y el CONFLICTO ANGLO-ARGENTINO

Por: Horacio Justiniano Aguirre
Vicealmirante
Profesor de la Academia de Guerra Naval

INTRODUCCION.

I. El conflicto entre el Reino Unido y la República de Argentina, que ha alcanzado su máxima culminación el 14 de junio con lo que se ha dado en denominar "cese del fuego", presenta características muy especiales, como toda guerra y permite extraer de él importantes enseñanzas pese al superficial conocimiento que todavía se tiene respecto a su desarrollo.

En recuadro se expone una cronología que incluye los eventos más significativos.

Los aspectos tácticos, de derecho y éticos han sido omitidos considerando que exceden el marco del presente comentario, el que ha debido limitarse principalmente al campo de la estrategia marítima, sin desconocer la gravitación de las operaciones de la Fuerza Aérea Argentina.

II. CONSIDERACIONES POLITICO-ESTRATEGICAS

La acción argentina realizada el 2 de abril, consistente en ocupar militarmente las Islas Falklands, revela una decidida actitud respecto al esfuerzo tras el logro de ese objetivo geográfico. Esto, pese a los riesgos de provocar una reacción de una magnitud tal que pudiese exceder la capacidad nacional para enfrentar a un enemigo como Gran Bretaña, no hace muchos años potencia mundial de primer orden. Puede que su apreciación haya subestimado la probable reacción británica hoy conocida, considerando el gran esfuerzo que le exigiría la recuperación de un objetivo ubicado a tanta distancia de las Islas Británicas, y otros aspectos de situación interna del Reino Unido.

La magnitud del esfuerzo argentino permite deducir, en principio, la significación asignada al objetivo geográfico en sí, y a la vez, como medio para satisfacer su posible objetivo político.

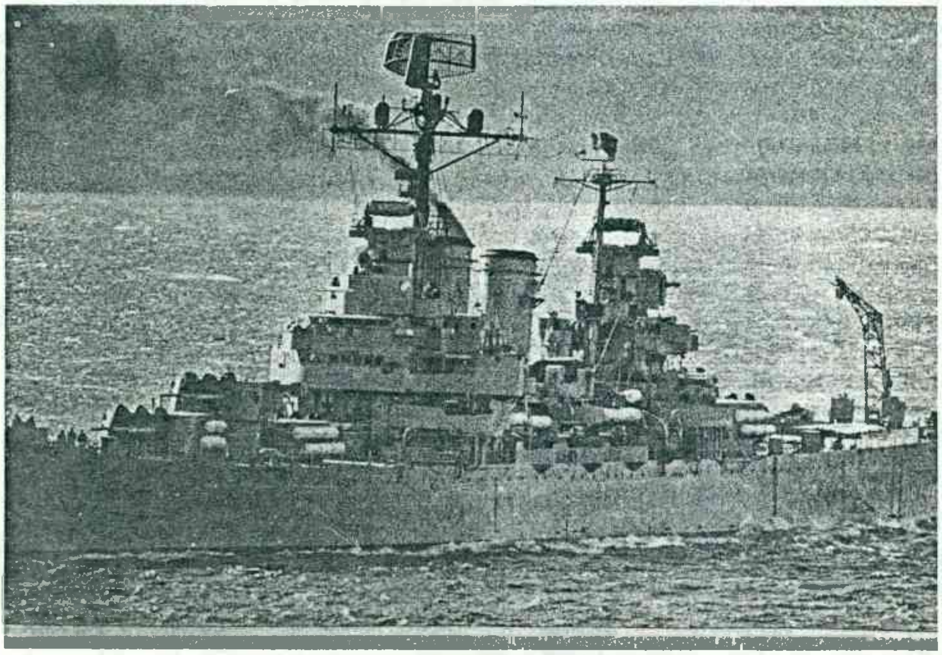
La primera, es decir, la significación en sí, es fácil de comprender, tanto en el plano político, como en el económico y el estratégico, especialmente para la República Argentina, y quizás pudo ser considerada, a priori, teóricamente mayor que para el Reino Unido.

Sin embargo, los hechos han demostrado con claridad meridiana que no fue así, ya que Gran Bretaña realizó todo el esfuerzo que exigía la recuperación del Archipiélago, lo que permite comprender que, pese a la significación que pudiese tener en sí, lo que resultó esencial fue lo que representaba como medio para satisfacer el O.P. británico y así lo señaló la Primera Ministro a través de sus diversas categóricas declaraciones.

Establecidas las consideraciones señaladas anteriormente, se trataba de concebir las operaciones bélicas requeridas para lograr el éxito en este conflicto, que, aunque no existió declaración de guerra, excedió notoriamente los límites de una crisis, al menos, respecto a la situación de los beligerantes.

III. OPERACIONES BELICAS

Por parte de Argentina, resalta una aparente concepción de la guerra que intentaba la conducción estratégica de la forma limitada, de un modo casi idéntico a la expuesta por Julián CORBETT en su obra "Algunos principios de estrategia marítima". Ello implicaba fundamentalmente la existencia de un objetivo geográfico capaz de satisfacer al objetivo político, el que debería ser de una significación no demasiado importante para el adversario, quien además carecería de una decidida voluntad de lucha. Si lo expuesto hasta



Vista del CL "Belgrano" de la FLOMAR de Argentina.

aquí hubiera correspondido a la realidad, la forma de conducción antes citada habría consistido en tres fases: la primera, ofensiva, tendiente a la conquista del objetivo geográfico; la segunda, defensiva, consistente en el aislamiento del objetivo y tendiente a desgastar al adversario en sus esfuerzos para reconquistarlo y, finalmente, la tercera, consistente en una presión final ofensiva destinada a disuadirlo de continuar la lucha. Todo lo expuesto, basado en el hábil y enérgico empleo de un poder naval adecuado para ser empleado en las tres fases citadas, considerando que ambos países estarían separados por el mar, que el objetivo geográfico podía ser aislado por el mar y que el atacante poseía una situación privilegiada respecto al objetivo geográfico.

Hoy resulta muy sencillo comprender que, pese a que varias circunstancias estuvieron presentes, hubo dos que, de hecho, no se cumplieron para lograr el éxito con tal tipo de conducción. Ellas fueron: primero, la profunda convicción del gobierno y pueblo británico respecto a la significación del objetivo geográfico y segundo, la demostración de su decidida y poderosa voluntad de lucha; ambos factores determinantes para hacer fracasar la concepción argentina.

Por otra parte, se requería un poderoso instrumento para respaldar desde el mar la política exterior del Estado, lo que en el caso de Argentina, no se dio, cualesquiera hayan sido las razones por las cuales su Flota no fue empleada.

Diferente fue el caso de la Flota Británica que, gracias al poderoso impulso de su voluntad estratégica, logró aminorar hasta donde fue factible la carencia de una posición estratégica indispensable para el apoyo de sus operaciones navales, como asimismo, el logro de la concurrencia de medios aéreos para hacer frente a la concentración de contundentes medios aéreos ofensivos de la Fuerza Aérea Argentina.

Es así como, tras la ocupación argentina de Islas Falkand, no tuvo lugar el aislamiento del objetivo por parte de su poder naval sino que, por el contrario, fue el adversario quien lo realizó y lo hizo efectivo mediante lo que denominó "bloqueo" primeramente y luego, "zona de exclusión marítima" de 200 millas en torno a las Islas a contar del 11 de abril. Posteriormente el 23 de abril fue declarado el bloqueo hasta 12 millas de la costa continental argentina, fecha en que la Flota de mar se replegó al área costera continental. El 30 de abril se agregó el bloqueo aéreo además del marítimo.

La Flota Británica fue desplazada desde la Patria hasta la zona de operaciones, como asimismo la importante flota auxiliar de apoyo y los transportes de tropas destinadas a constituir una fuerza de desembarco de potencial adecuado, entre otros, el Camberra y el Queen Elizabeth.

El 2 de mayo fue torpedeado el CL. BELGRANO por el HMS. CONQUEROR.

A contar del 3 de mayo, en que fue hundido el HMS. SHEFFIELD por impacto de un misil exocet AM 39 lanzado por un avión naval super Etendard escoltado por aviones Mirage de la Fuerza Aérea, se suceden diversos ataques de medios aéreos a unidades de superficie británicas, que finalmente producen las pérdidas señaladas en Anexo B.

El 28 y 29 de mayo se inician las operaciones de proyección británicas con los desembarcos en Puerto Darwin y Goose Green, a las que siguen la conquista de objetivos tendientes a rodear y facilitar el avance y progresión hacia Port Stanley, tales como: Douglas, Inlet, Monte Kent y el desembarco en Fitz Roy.

Por parte de Argentina, observamos operaciones aéreas ofensivas contra las unidades de superficie y fuerzas terrestres británicas desembarcadas en las islas, acompañadas por operaciones de algunos medios aeronavales, todos los cuales, en conjunto, no fueron capaces de impedir la decisión alcanzada por el adversario.

Llama la atención el hecho que la acción ofensiva de los medios de la Fuerza Aérea fueran exclusivamente dirigidos contra unidades navales de superficie y nunca, o casi nunca contra los transportes de tropas, lo que no impidió que continuase el desarrollo del desembarco de importantes contingentes de fuerzas IM y de ejército británicos.

Para la Estrategia Marítima, estos objetivos son de primordial importancia cuando está en juego la amenaza de invasión al territorio nacional, o como en el caso que se analiza, la recuperación del objetivo geográfico que decidiría el resultado de la guerra.

Las operaciones de submarinos de los beligerantes han tenido poca divulgación hasta la fecha.

Sin embargo, respecto a los argentinos, se estima que su despliegue estuvo orientado principalmente contra las unidades de la Flota Británica y/o su tren logístico (o flota auxiliar), en las proximidades de Islas Falklands o entre estas y Ascensión o Georgias.

En cuanto a los británicos, a continuación del hundimiento del CL. BELGRANO, parece que continuaron participando en el aislamiento del objetivo y presumiblemente a continuación habrían centrado sus esfuerzos en la oposición a la amenaza submarina argentina contra su Flota principal de superficie, operación plenamente justificada a nuestro juicio, dado que replegada la Flota de Mar en su litoral, no existían objetivos adversarios en la mar contra los cuales operar.

De lo expuesto, puede apreciarse que la segunda fase de la conducción estratégica de la forma limitada que sustenta Corbett, se caracterizó por la ausencia del poder naval del beligerante que inició dicha conducción, y por el contrario sólo gravitó el poder naval de quien luchaba por la recuperación del objetivo, mediante las operaciones tendientes a su aislamiento, o bloqueo, y finalmente, por las operaciones de proyección. Todas ellas a un costo bastante elevado en pérdidas y daños en unidades de superficie, que de no ser aceptadas, no le habrían permitido logro alguno a la Flota Británica.

IV. CONCLUSIONES

A. La posesión del objetivo geográfico señalaba el medio de satisfacer plena y exclusivamente el objetivo político que podía atribuirse a cada uno de los beligerantes.

B. El conflicto presentó todas las características de una guerra esencialmente marítima en la que la gravitación de las operaciones navales era decisiva para su resultado.

C. Era previo e ineludible crear y contar con un poder naval capaz de constituir el *instrumento* fundamental del poder bélico nacional requerido para el logro del objetivo estratégico final de las fuerzas armadas beligerantes.

D. La carencia de una posición estratégica adecuada significó un factor de debilidad tan extremadamente desfavorable para los británicos quienes, para poder lograr el objetivo estratégico, se vieron obligados a aceptar daños y pérdidas extraordinariamente severas causadas por los medios ofensivos de la Fuerza Aérea adversaria.

E. En una conducción estratégica de la forma limitada, si no se cuenta con la capacidad de poner en acción el poder naval, nada significa una 1ª fase ofensiva exitosa, frente al fracaso de la 2ª fase defensiva del objetivo conquistado y a la ausencia de la 3ª, consistente en la presión final ofensiva tendiente a quebrantar la voluntad de lucha del adversario.

CRONOLOGIA DE LOS PRINCIPALES EVENTOS EN EL CONFLICTO ANGLO-ARGENTINO EN EL ATLANTICO SUR

Viernes 2 de abril 1982.

Después de un período de crisis de tensión progresiva iniciado a fines de febrero de 1982.

- Argentina invade las Islas Falkands, conquistando Puerto Stanley, rebautizándolo como Puerto Rivero.

Sábado 3 de abril 1982.

- Argentina invade las Georgias del Sur.

Domingo 11 de abril 1982.

- A las 24.00 GMT de este día Gran Bretaña inicia bloqueo en zona de exclusión marítima de 200 millas en torno a las Islas Falkland.
- FLOMAR se repliega al área costera continental.

Domingo 25 de abril 1982.

- Reconquista británica de Isla Georgia del Sur.
- Se rinden 182 argentinos. El SS. "Santa Fe" es inutilizado.

Sábado 1° de mayo 1982.

- Ataque aéreo a los aeropuertos de Port Stanley y Goose Green. Bombardeo naval de posiciones argentinas hasta 19.00 horas.
- Grueso de la Flota Británica se mantiene 110 Km. al E. de las Falkland.

Domingo 2 de mayo 1982.

- A las 16.00 es torpedeado el CL. "BELGRANO" por el SS. HMS. CONQUEROR.

Viernes 21 de mayo 1982.

- Operación Anfibia Británica en Puerto San Carlos.
- Desembarcaron 5.000 hombres. Contraataque aéreo argentino.

Martes 25 de mayo 1982.

- Contraataques aéreos masivos argentinos sobre flota británica.

Viern. sáb. 28 - 29 de mayo 1982.

- Conquista británica de Pto. Darwin y Goose Green. 1.400 prisioneros argentinos.

Lunes 7 de junio 1982.

- Conquista británica de Monte Dos Hermanas y Consolidación terrestre de Puerto Fitz Roy.

Mar. miér. 8 - 9 de junio 1982.

- Se inicia cerco militar de Puerto Stanley.
- Reaprovisionamiento anfibio en Pto. Fitz Roy con fuertes pérdidas británicas, por ataque aéreo argentino.

Lunes 14 de junio 1982.

- Rendición argentina en Puerto Stanley, la que tratan de denominar "Cese del Fuego".
- Se calcula en 10.000 a 12.000 los prisioneros capturados por los británicos.

PERDIDAS SUFRIDAS POR LOS BELIGERANTES SEGUN "EL MERCURIO" DEL 14 - JUN - 1982.

BRITANICOS

1. HUMANAS
(Según Canal 8 TV 23 - jun. - 82. de fuentes británicas)
256

2. BUQUES HUNDIDOS

- Destructores misileros tipo 42.

El "Belgrano" se hunde al ser torpedeado por el submarino británico "Conqueror". (Reproducción de Revista Gente.)

SHEFFIELD
COVENTRY

- Fragatas misileras tipo 21.

ARDENT
ANTILOPE

- Buque mercante porta-contenedores de 1500 ton. transformado en portaaeronaves (V/S TOL)

ATLANTIC CONVEYOR

3. BUQUES AVERIADOS
- 6 Fragatas
- 2 Buques de desembarco de 5.674 tons.

SIR GALAHAD
SIR TRISTAN

4. PERDIDAS EN AVIONES
- 8 Cazas Harrier
- 5 Cazas bombarderos
- 11 Helicópteros (5 Seaking y 2 Wessex)
- 4 Gazelle Scout

28

ARGENTINOS

1. HUMANAS
700 a 1000

2. BUQUES HUNDIDOS
- CL. BELGRANO
- SS. SANTA FE
- PESQUERO NARWAL
- 1 PATRULLERO
- 1 CARGUERO DE ABASTECIMIENTOS

3. BUQUES AVERIADOS
- 1 Fragata
- 2 Patrulleros
- 2 Cargueros pequeños

4. PERDIDAS DE AVIONES
- 28 Cazabombarderos Skyhawk A-4
- 21 Mirage III
- 13 Aviones ataque Pucará A-58
- 4 Mentor T-34
- 2 Bombarderos Camberra B-62
- 1 Caza bombardero Aeromacchi M-339
- 1 C-130
- 3 Avionetas no identificadas
- 2 Pucará capturados
- 7 Helicópteros (5 Pumas, 1 Chinooc, 1 Bell)
- 4 Mirage
- 7 Skyhawk

Parcialmente destruidos
93

Un Exocet MM-38 disparado desde una unidad francesa.

PODER

EN EL

por: Hernán Yentzen Melo

ALGO DE HISTORIA

Hace exactamente 40 años, el notable escritor aeronáutico Alejandro Seversky, sustentó en su libro "La Victoria por el Poder Aéreo", las siguientes ideas básicas, entre otras, cuya redacción texual expresa:

"1. El Poder Aéreo es una fuerza de expansión y dinamismo cuyo crecimiento debe ser anticipado por mentes audaces.

2. En breve serán prácticamente anuladas las distancias, no existirán problemas de altura y el tonelaje de carga aérea llegará a límites insospechables.

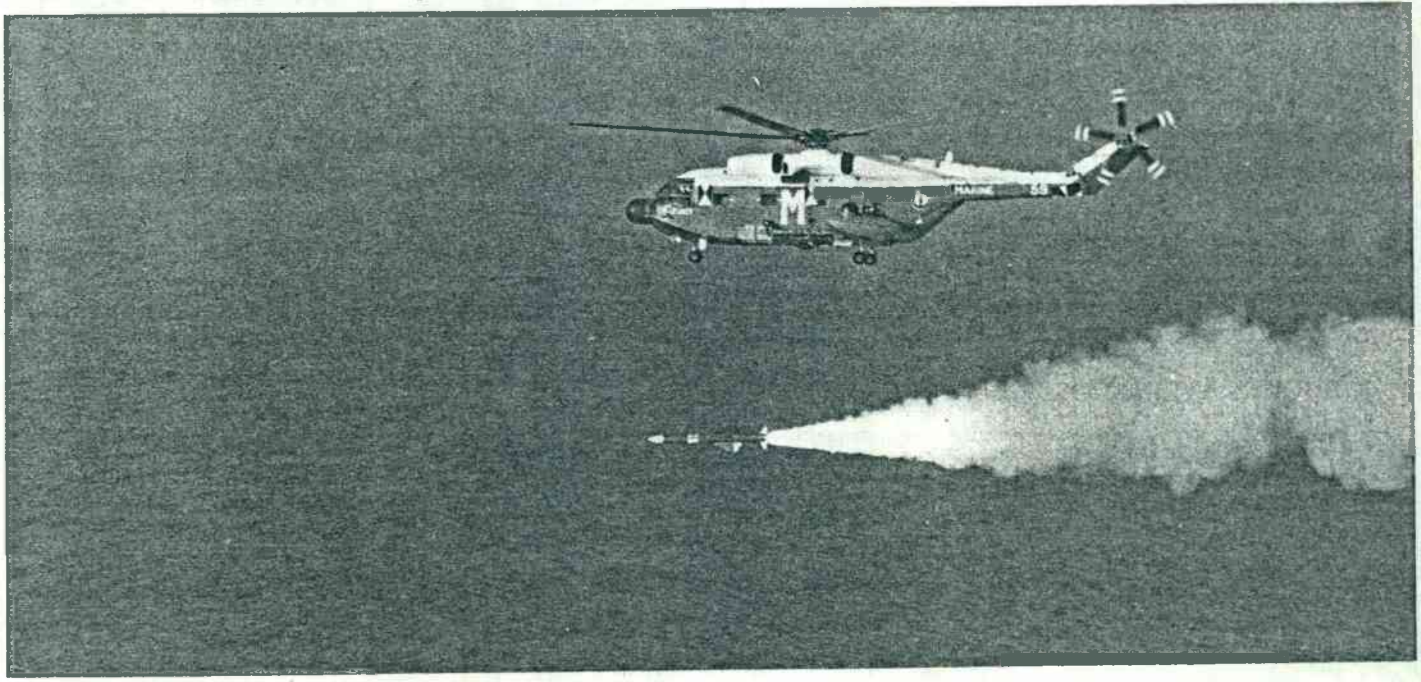
3. La guerra debe ser estudiada como ella es hoy y como lo podrá ser mañana. Hay que recordar que la Fuerza Aérea ya es el Arma de la Victoria.

4. Nuestra política debe tender al aire, y para ello debe prepararse el medio y el ambiente.

5. Debemos estar listos, no sólo para repeler el ataque sino también, y muy especialmente, para llevar la guerra aérea al territorio y corazón del enemigo.

6. Primero anular el Poder Aéreo enemigo. Luego es vital la selección de objetivos. La acción aérea, por me-

Disparo de un Exocet M-39 desde un helicóptero Frelon.



AEREO ATLANTICO SUR

dio de una destrucción intensiva de los puntos vitales del enemigo, producirá la decisión de la guerra.

7. Sin previo dominio del aire es imposible emprender operaciones marítimas o terrestres con éxito.

8. El Poder Aéreo sólo puede ser destruido con Poder Aéreo.

9. La aviación basada en tierra es superior a la con base flotante.

10. El radio de acción de la Fuerza Aérea debe ser igual a la extensión máxima del Teatro de Guerra.

11. En la lucha en el aire, la cali[illegible]d tiene un valor relativamente más decisivo que la cantidad."

Aunque la doctrina estratégica de Seversky estaba dirigida a ser aplicada en la potencia más grande del mundo, EE.UU., contiene muchas lecciones universales dignas de estudio y consideración, toda vez que en estos cuarenta años los conflictos bélicos nos han demostrado con creces que aquel país que no ha tenido o no ha podido emplear el Poder Aéreo en su real capacidad siempre ha llegado al fracaso. Por el contrario, quien ha analizado la guerra como es hoy o como lo podrá ser mañana, dentro de su ámbito de acción, y ha desarrollado y empleado el Poder Aéreo con su máxima capacidad, ha sido coronado con el éxito.

La base del Poder Aéreo como "elemento de la Victoria" está en desarrollarlo de acuerdo a las posibles necesidades y emplearlo en su maxima capacidad. Cualquier limitación de orden político disminuirá su eficacia y distorsionará el análisis de su efecto.

Las guerras de Corea y Vietnam son claras muestras que no basta disponer de medios abrumadoramente superiores en calidad y cantidad, sino que el Mando de las Operaciones debe tener libertad de acción para golpear donde se haga más daño al adversario. En ambos conflictos, el temor de generalizarlos puso límites en latitud para que la Fuerza Aérea de la N.U. y luego de los EE.UU., atacaran en forma sostenida el corazón del enemigo y sus centros de abastecimiento, lo que permitió en los dos casos llegar a guerras de desgaste en que la concepción marxista tenía todas las de ganar, y ganó, ya que los países de cultura occidental no estaban dispuestos a continuar una sangría sin fin.

En el caso de Vietnam, la prolongación del conflicto, permitió además que elementos marxistas y adláteres enquistados en la sociedad norteamericana, formaran una especie de conciencia tumultuosa que terminó por hacer la guerra impopular con los resultados que la Historia conoce.

Sin embargo, ha quedado vigente que la presencia del Poder Aéreo fue decisiva en cada operación que se montó y los resultados estuvieron siempre condicionados por el ataque vertical.

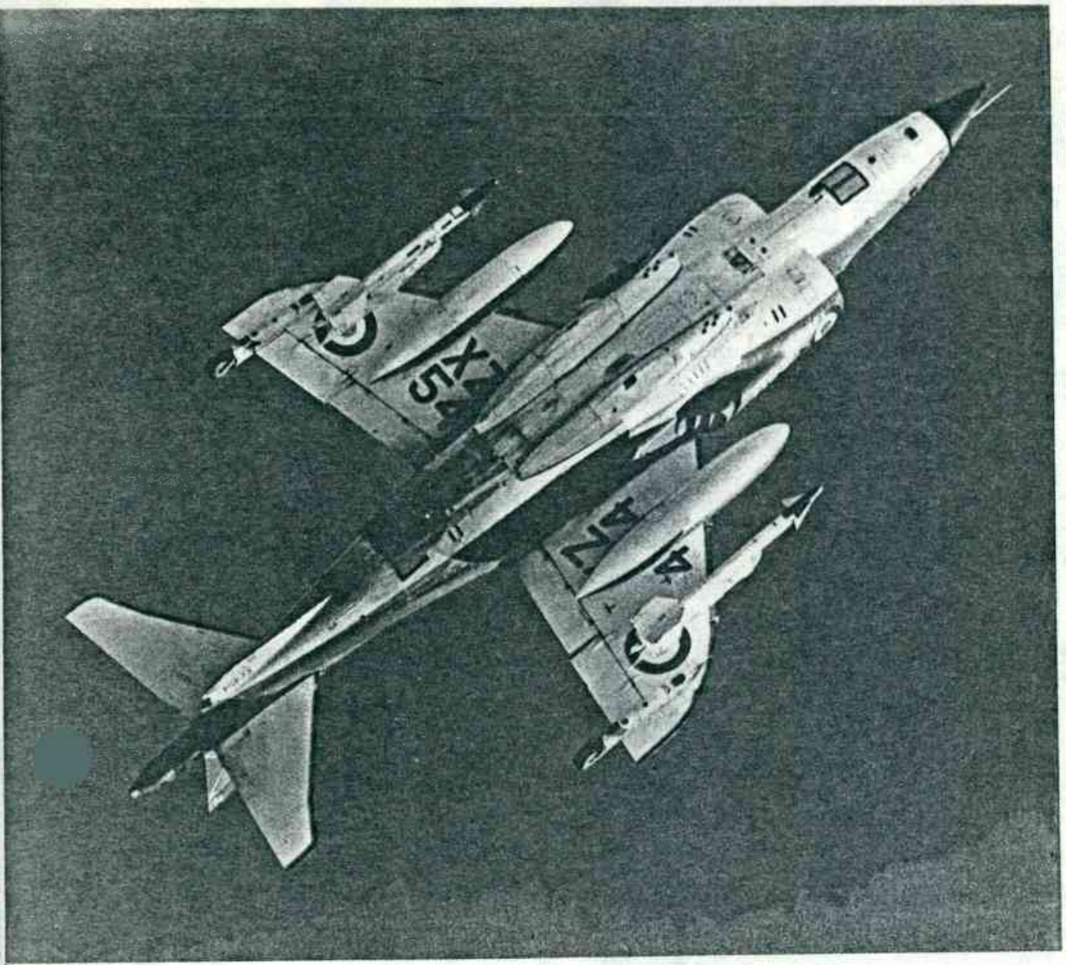
La fulgurante guerra de los Seis Días, dio la razón a Seversky en forma total y absoluta; un Poder Aéreo bien dotado y entrenado, con una voluntad política de empleo más allá de cualquier consideración, proporcionó la victoria a Israel.

Los paracaidistas franceses pudieron rescatar e imponer el orden en Zaire, sólo a condición de contar con el apoyo de transporte aéreo adecuado de EE.UU. Sin esa vital ayuda, el valor y eficiencia de los "pará" franceses habrían quedado marginados.

Hasta ese momento, el mundo estaba tomando conciencia que en una guerra llevada sobre espacio terrestre, una aviación más fuerte era decisiva, por cuanto su acción negaba al enemigo el empleo de sus propios medios aéreos y luego al hostigar y destruir las fuerzas terrestres adversarias, facilitaba la progresión del Ejército propio hasta llevarlo a consolidar la ocupación de los territorios donde o por los cuales se combatía.

Pero había un aspecto de la guerra que para los profanos quedaba todavía envuelto en un halo de misterio no exento de cierto romanticismo:

¿Cuál sería la posibilidad de éxito del arma aérea enfrentada a los sofisticados elementos que hoy posee el Poder Naval en muchos países?



El Sea Harrier puede llevar gran cantidad de armamento en sus siete estaciones externas. La foto es elocuente.

EL CONFLICTO

Ocupación de las islas y primeras operaciones

El 28 de marzo de 1982 la Flota de Mar (Flomar) Argentina zarpó desde puerto Belgrano al sur transportando a su bordo un batallón de infantería de marina, una sección de comandos anfibios, buzos tácticos y fuerzas terrestres de la I y IX Brigadas de Infantería Motorizada.

El 02 de abril esta fuerza naval en que además formaban parte el portaaviones "25 de Mayo", con aviones cazabombarderos Skyhawk y antisubmarinos Traker, destructores equipados con cohetes Sea Dart y Exocet MM 38, dos corbetas misileras, el rompehielo Almirante Inzar y el buque Cabo San Antonio, efectúa un desembarco en las Islas Falkland, que prácticamente tuvo un carácter administrativo dada la inmensa desproporción de fuerzas con los infantes de marina ingleses, quienes sólo opusieron una breve resistencia produciéndose 3 bajas por cada lado.

El 03 de abril, la Fuerza Aérea Argentina utilizando aviones C-130 y otro material menor, transportó hasta Puerto Stanley a la IV Brigada Aerotransportada.

El mismo día, Gran Bretaña reacciona y decide el envío de la Flota Real al Atlántico Sur bajo el mando del Almirante John Woodward y cuya composición se da en recuadro.

Junto a la decisión de empleo de esta Fuerza Naval, se hace presente la orden de alistar el material Vulcan de la RAF. en condiciones de emplear armamento convencional. Estos aviones deberían operar desde la isla Ascención con reabastecimiento en el aire por aviones Víctor y además se ordena el empleo de aviones Nimrod para exploración aeromarítima.

El 22 de abril desembarcan fuerzas británicas en la isla San Pedro, las que luego de una resistencia limitada reconquistan el área y obtienen la rendición del contingente argentino.

En el mismo período y próximo a las costas de las Georgias del Sur, los ingleses detectan el submarino "Santa Fe" que cumplía una misión que aún no se conoce y la atacan con cohetes desde helicópteros Linx el 25 de abril y lo dejan fuera de combate.

El 01 de mayo en la oscuridad del largo amanecer, bombarderos Vulcan operando desde la isla Ascensión atacan la pista de Puerto Stanley y aviones Harrier insisten sobre ese aeropuerto y además atacan los aeródromos de Goose Green y Puerto Darwin. Luego a las 18:00 comienza el bombardeo naval sobre Puerto Stanley.

La Fuerza Aérea argentina reacciona atacando con aviones Mirage y Canberra.

El 02 de mayo el submarino "Conqueror" torpedea y hunde al crucero Belgrano al sur de la zona de bloqueo, argumentando que su desplazamiento significaba una amenaza para la Flota Real.

En los días siguientes, aviones Harrier y helicópteros Linx atacan dos patrulleras y Puerto Stanley.

Simultáneamente la Fuerza Aérea Argentina ataca a la Flota Real con aviones Mirage y Canberra operando desde el continente y con aviones Pucará aparentemente basados en las mismas islas. Un avión Super Etendard ataca y hunde el 04 de mayo con un misil Exocet AM-39 al Destructor Sheffield que aparentemente operaba como piquete de radar (ver crónica aparte). Igualmente Argentina reclama haber dañado dos fragatas en el área de las islas.

El 12 de mayo a las 14:15 horas la Fuerza Aérea Argentina ataca a la Fuerza Naval Inglesa que en el estrecho de Falkland bombardeaba posiciones terrestres. Dos fragatas son seriamente dañadas.

En la madrugada del 21 de mayo, las fuerzas británicas iniciaron un ataque anfibio al Puerto de San Carlos, con el propósito de establecer una cabeza de playa en la isla Soledad.

El ataque anfibio fue precedido de varias maniobras de diversión, consistentes en un bombardeo naval efectuado por buques de la Flota Real en contra de las posesiones argentinas en Puerto Stanley, una incursión helitransportada efectuada por fuerzas del Special Boat Squadron en helicópteros Sea King en los alrededores de Puerto Darwin, además un ataque a fuerzas en la Bahía Fox, realizada por aviones Sea Harrier.

Durante el desarrollo de las maniobras, la defensa aérea de las fuerzas inglesas fue realizada por los aviones Sea Harrier embarcados, misiles superficie-aire y artillería antiaérea de los buques de la Flota Real.

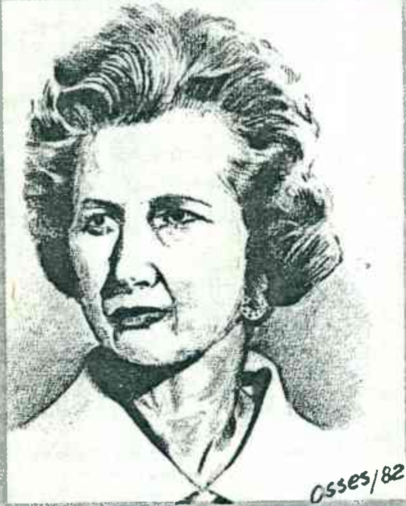
Conquista de la Cabeza de Playa

El desembarco se inició a las 02:00 horas, en distintos puntos con 250 Comandos de la Armada Real, seguidos de 750 infantes de un Regimiento de Paracaidistas de la Infantería de Marina mediante lanchas de desembarco, apoyados por helicópteros Gazelle y fuego naval. La resistencia por parte de la artillería e infantería del Ejército argentino fue escasa, lo que permitió a las fuerzas británicas avanzar cerca de tres kilómetros y establecer una cabeza de playa de 25 kilómetros cuadrados al medio día, obligando a los argentinos a replegarse.

Durante el resto del día, los helicópteros Sea King y lanchas de desembarco continuaron con el desembarco de 1.500 infantes, tanques ligeros Scorpion, artillería de 105 mm., sistema de misiles superficie-aire Rapier A.A.A. y el apoyo logístico suficiente para mantener la fuerza desembarcada.

A partir de las 10 de la mañana y durante el resto del día, las fuerzas británicas tuvieron que soportar fuertes ataques aéreos argentinos. Durante estos ataques se derribaron 3 Mirage, 2 por misiles Sea Wolf y 1 por A.A.A.

Durante la noche del 21 al 22 de mayo las fuerzas desembarcadas ascendieron a 5.000 Comandos, Paracaidistas e Infantes de Marina, que consolidaron la Cabeza de Playa.



MARGARET THATCHER
Nació el 13 de octubre de 1925

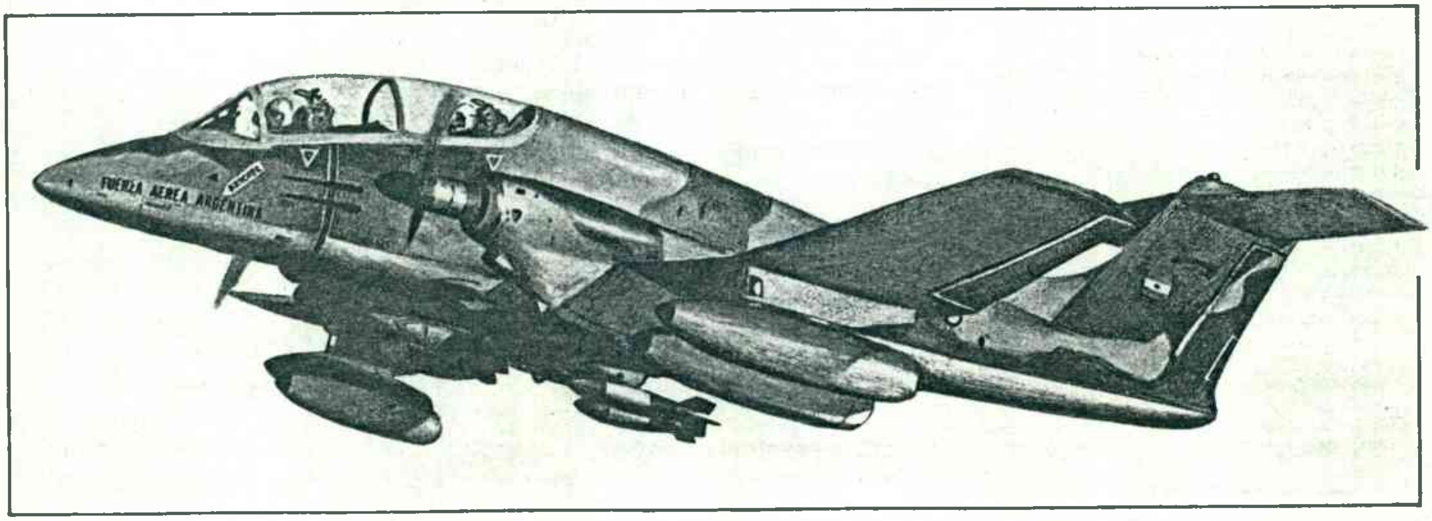
A los 57 años, Margaret THATCHER, encarna las tendencias y corrientes preocupadas en "Redefinir" un posible liderazgo Británico en Europa y en el mundo. Algunos encuentran que ella es demasiado ambiciosa y no conoce los caminos del compromiso, otros simplemente encuentran que no podría ser diferente.

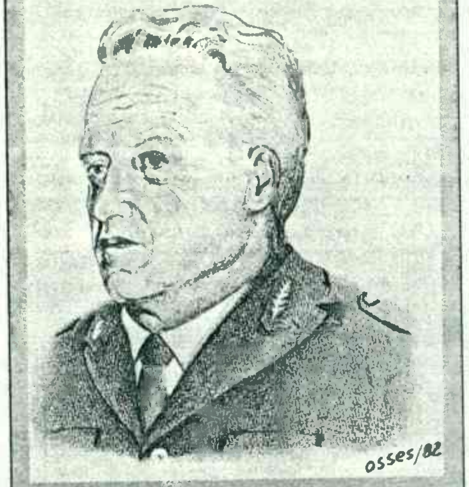
Formada en Oxford, la Universidad más elitista de la Gran Bretaña, trabajó en un departamento de química de una industria. Fue electa para la Cámara de los Comunes en 1959, obteniendo el primer cargo a nivel ministerial en 1971. Personalidad importante de los conservadores, asumió el Ministerio de Educación y Ciencias en 1970. Su estrella comenzó a brillar definitivamente en 1975, con la elección para el liderazgo del Partido y líder de la oposición.

La vida personal de la Primera Ministra es un bien guardado secreto, su marido (Denis Thatcher) es ex-mayor de artillería y ex-director de varias empresas de gran porte. El hijo del matrimonio es corredor de automóviles y la hija trabaja como locutora en un programa popular de preguntas y respuestas.

En cuanto a la firmeza de la Primera Ministra, se cree que en buena parte deriva del concepto tradicional de familia, que todavía se encuentra profundamente arraigado en la cultura inglesa.

FMA I.A. 58 Pucará de la Fuerza Aérea Argentina.





LEOPOLDO GALTIERI

"Las urnas están bien guardadas y van a continuar guardadas", declaró en marzo del año pasado el General Leopoldo GALTIERI, luego que el Presidente Roberto VIOLA, poco después de asumir, daba señales de estar dispuesto a realizar una efectiva apertura política en Argentina. GALTIERI era el Comandante en Jefe del Ejército y ya apuntaba como fuerte opositor a VIOLA, a quien debía su promoción al Comando.

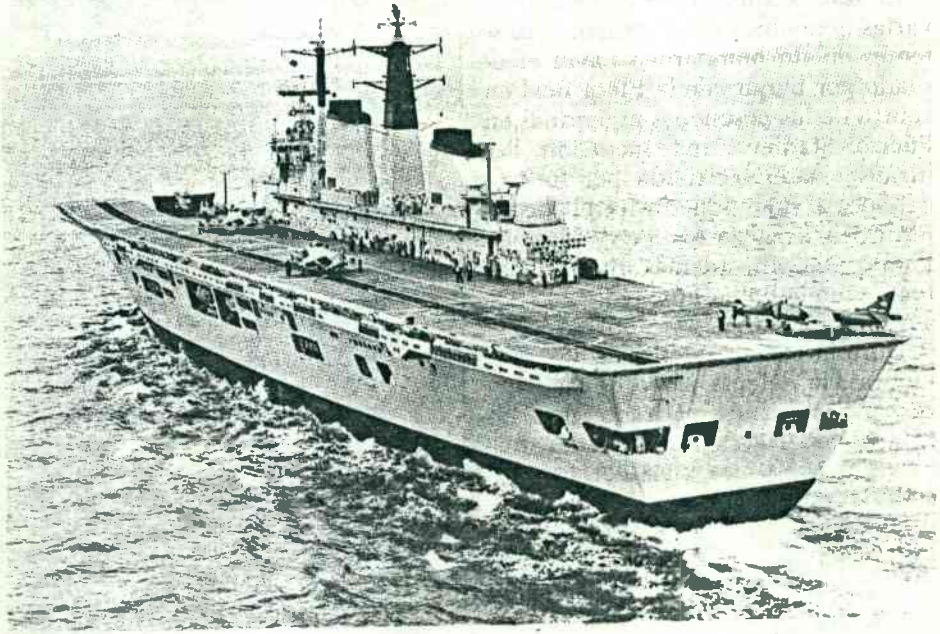
GALTIERI tiene 53 años, nació en Caseros el 15 de julio de 1926, a 25 kilómetros de Buenos Aires. Hijo de inmigrantes italianos, casado, con tres hijos, pertenece al Arma de Ingenieros y consiguió ser el primer Oficial de ese sector del Ejército en llegar al Comando máximo.

Su formación militar estuvo diversas veces unida a los Estados Unidos, país que conoció profundamente y que le despertó entusiasmo y admiración, hoy anulados por la oposición del gobierno de REAGAN en el actual conflicto. En 1949, tuvo su primer contacto con oficiales norteamericanos al hacer un curso de Ingeniería Básica en la Zona del Canal de Panamá, al final del cual se siguieron diversas visitas en los Estados Unidos.

Desde que asumió la Presidencia de la República, en diciembre pasado, GALTIERI estrechó aún más los lazos con los Estados Unidos, sepultando la política que el excancillar Oscar CAMILION defendía (de mayor independencia en relación a Washington, siguiendo el ejemplo brasileño). Por eso esperaba contar por lo menos con la neutralidad norteamericana en el actual conflicto con Inglaterra.

Hombre de decisiones rápidas, GALTIERI siempre fue considerado más inflexible que VIOLA en la cuestión con Chile, habiendo ordenado el cierre de la frontera cuando hubo una crisis en mayo del año pasado.

Fue depuesto el 17 de junio próximo pasado.



Un barco de la Real Marina inglesa con la plataforma de despegue conocida como "Ski-Jump".

OPERACIONES AREAS

Las operaciones aéreas británicas con aviones Sea Harrier fueron principalmente de contra fuerza aérea defensiva, con el propósito de contrarrestar el poder aéreo argentino que se hizo presente alrededor de las 10:00 horas. En estas operaciones los aviones emplearon principalmente misiles aire-aire y cañones derribando 4 Mirage, 5 Skyhawk y 2 aviones Pucará.

También efectuaron operaciones de ataque a fuerzas en la Bahía Fox y en Puerto Darwin.

Con los helicópteros Gazelle se prestó apoyo aéreo estrecho a las fuerzas desembarcadas, mientras que los helicópteros Sea King efectuaron operaciones de transporte aerotáctico, en apoyo de las fuerzas desembarcadas y realizaron una incursión helitransportada a Puerto Darwin.

El día 23 las fuerzas británicas tuvieron que enfrentar nuevos ataques aéreos, durante los cuales fueron derribados 5 Mirage y 1 A-4, tanto por los aviones Sea Harrier como por los misiles superficie-aire de los buques y Rapier instalados en tierra.

Durante las acciones aéreas contra la flota el día 25 de mayo, fueron derribados 3 aviones A-4 con misiles Sea-Dart y Sea-Wolf disparados desde los buques.

En San Carlos en tanto, se aceleró la construcción de una pista de aterrizaje hecha en base a planchas de aluminio, con el propósito de permitir la operación de los aviones Harrier de la R.A.F.

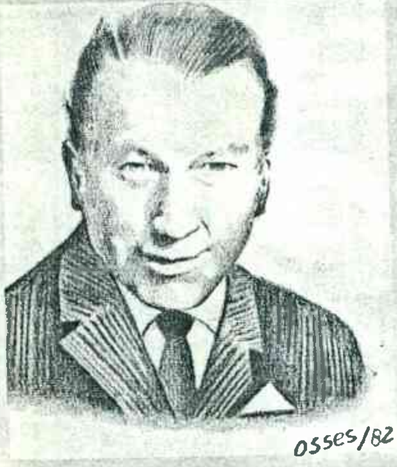
Puerto San Carlos

Durante el ataque anfibio realizado por las fuerzas británicas en el Puerto de San Carlos, la defensa argentina constituida por tropas del Ejército, apoyada por artillería de 105 mm., cañones de A.A.A. y misiles superficie-aire Blow Pipe, no pudieron realizar una defensa eficaz debido a que no contaban con una protección aérea; sin embargo, antes de iniciar la retirada, lograron derribar dos helicópteros Gazelle británicos con A.A.A. y misiles Blow Pipe.

El apoyo aéreo llegó una vez que la retirada se había iniciado, por lo que no pudieron retomar sus posiciones para detener el avance británico.

Operaciones Aéreas Argentinas

Durante el día 21 de mayo, a partir de las 10:00, hora local, la Aviación Argentina, efectuó por lo menos 6 ataques masivos desde el continente en



FRANCIS PYM

Nació el 13 de febrero de 1922.

Educado en Cambridge, la Universidad que disputa con Oxford el lugar más destacado en el escenario cultural inglés, el Sr. Francis PYM, de 60 años, luchó durante la Segunda Guerra Mundial. Su carrera en el Partido Conservador comenzó de hecho en 1959, cuando fue electo para la Cámara de los Comunes. En el año siguiente, era uno de los líderes del Plenario. En 1970 cuando los conservadores ganaron el poder, subió a la posición de Secretario de Estado para Irlanda del Norte, donde muchas carreras se queman. Cuando la Primera Ministra ganó el poder, él fue designado en la Secretaría de Defensa.

Se comenta que su paso para el puesto de líder de la mayoría en la Cámara, se debió a divergencias en el Gabinete sobre cómo orientar los recursos del financiamiento de la guerra. La caída de Lord CARRINGTON lo llevó a la Secretaría de Relaciones Exteriores, puesto que ambicionaba. La prensa londinense dijo entonces que al nombrarlo la Primera Ministra tenía plena conciencia de cuan fuerte sería su voz en el Gabinete de Guerra, pues ella podía resistir la caída de uno, pero no de dos Secretarios de Relaciones Exteriores.

Las evidencias son de que en los primeros momentos de su subida al Gabinete, Francis PYM consiguió, de hecho, conducir el proceso de negociaciones con los argentinos. En cierto momento, los Conservadores más radicales se alarmaron con la defensa del Plan Peruano hecha por el Secretario.

El fracaso de esa y de otras tentativas de solución diplomática de la crisis aparentemente retiraron la alfombra que estaba bajo los pies de Francis PYM, y una evidencia de eso deriva del crecimiento del papel del Secretario de la Defensa John NOTT.

contra de los buques de la Flota Real y las fuerzas desembarcadas.

En los primeros ataques se empleó una gran cantidad de aviones Pucará y Aero-Macchi que se aproximaban en vuelo rasante sobre tierra para luego virar hacia los buques, que operaban en el canal San Carlos. Con esto lograban la sorpresa táctica necesaria para disminuir el tiempo de reacción de la defensa antiaérea de los buques y la consiguiente distribución de blancos. En ese ataque, dos aviones Aero-Macchi lograron hundir con cohetes la fragata "Ardent".

Media hora después, aviones Mira- y A-4 atacaron a la Flota Real y a las fuerzas desembarcadas, dañando 4 buques más, de los cuales uno en forma seria. En estos ataques se emplearon principalmente cohetes y bombas convencionales.

El día 23, después de un día de mal tiempo, el poder aéreo argentino atacó en forma masiva a la Flota Real en San Carlos y a las tropas británicas desembarcadas. Durante estas operaciones, la fragata británica Antílope fue dañada seriamente por una bomba que no explotó lanzada por un A-4 y se alojó en la sala de máquinas. Al día siguiente mientras era desactivada detonó, hundiendo la fragata.

El 25 de mayo los aviones argentinos efectuaron un masivo ataque a la Flota Real, hundiendo el destructor "Coventry" que fue alcanzado por bombas lanzadas desde aviones A-4 y obligaron a abandonar el portacontenedores "Atlantic Conveyor" que fue alcanzado por dos misiles Exocet lanzados por aviones Super Etendard.

El 27 de mayo, la Fuerza Aérea Argentina atacó con bombarderos A-4 las posiciones británicas en la Cabeza de Playa establecidas en San Carlos. Durante estos ataques dos A-4 fueron derribados por las defensas antiaéreas.

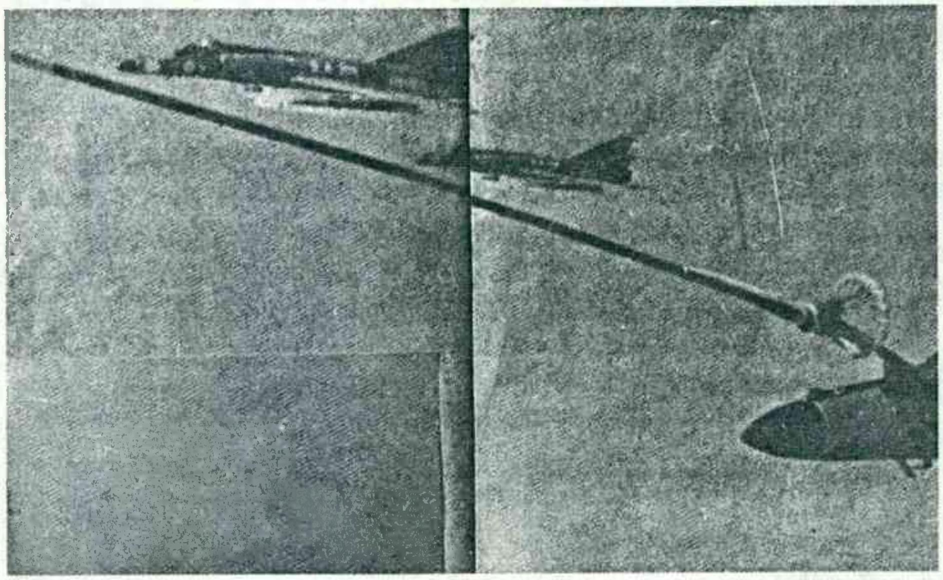
Las acciones aéreas desarrolladas a partir del 30 de mayo son las siguientes:

El 30 de mayo una fuerza compuesta por dos Super Etendard con misiles AM-39 y tres Skyhawk atacaron la flota con el propósito de hundir el Portaaviones Invencible. Según lo declara-

...continúa en página 42

Mirage IIIE-A de la Fuerza Aérea Argentina.

I-003
FUERZA AÉREA ARGENTINA



Aparatos Super-Etendard de la Fuerza Aérea Argenina son reabastecidos en vuelo, en el último conflicto anglo-argentino. (Foto reproducida de la Revista Gente).

...viene de pág. 39

do por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, el Portaaviones fue seriamente dañado. Esta información fue terminantemente desmentida por Londres.

El 01 de junio, aviones de la Fuerza Aérea Argentina bombardearon posiciones británicas en la zona del Monte Kent, a 25 Kms. de Puerto Stanley.

Al término del conflicto, la prensa inglesa ha informado que el bloqueo aéreo impuesto a las islas no fue jamás completo, ya que en forma casi permanente aviones de transporte de la Fuerza Aérea Argentina estuvieron operando desde el continente y pudieron así entregar en Puerto Stanley grandes cantidades de los diversos abastecimientos que las fuerzas desplegadas en las Falkland necesitaban para su misión.

CONCLUSIONES

Terminado el conflicto y aunque la información es limitada, resulta evidente la necesidad de plantearse algunas interrogantes y obtener algunas conclusiones desde el punto de vista del empleo del Poder Aéreo y sus consecuencias.

I. Del conocimiento del desarrollo de la guerra resalta como primera observación la voluntad política del empleo de una fuerza significativa por parte de Inglaterra, hecho que evidentemente sorprendió a Argentina y lo que ha sido reconocido por muy altas autoridades de la nación trasandi-

COMPOSICION DE LA FUERZA DE TAREA BRITANICA

PORTAAVIONES

- **Invencible, capacidad 7 a 10 Sea Harrier, 09 helicópteros Sea King, misiles Sea Dart.**
- **Hermes, capacidad 8 a 10 Sea Harrier, 12 helicópteros Sea King, misiles Sea Cat.**

DESTRUCTORES

- **Antrim**
- **Glamorgan**

Clase County, misiles Exocet MM-38, Sealug y SAM Sea Cat. 1 Helicóptero Wassex,

- **Glasgow**
- **Exeter**
- **Sheffield**
- **Coventry**

Tipo 42, misiles Sea Dart, 1 helicóptero Linx.

- **Broadsword**
- **Battleaxe**
- **Brilliant**
- **Brazen**

Tipo 22, misiles Exocet, antimisil Seawolf, 2 helicópteros Linx AS, con misiles Sea Skua y torpedos.

FRAGATAS

- **Active**

Tipo 21, misiles Exocet, Sea Cat, 1 helicóptero Linx.

- **Aurora**
- **Dido**
- **Ariadne**
- **Euryalus**

Clase Leander, misiles Exocet, 1 helicóptero Linx.

- **Lowestof**
- **Yearmouth**
- **Plymouth**
- **Rhyl**

Tipo 12, misiles Sea Cat, 1 helicóptero Wasp.

BUQUES DE ASALTO

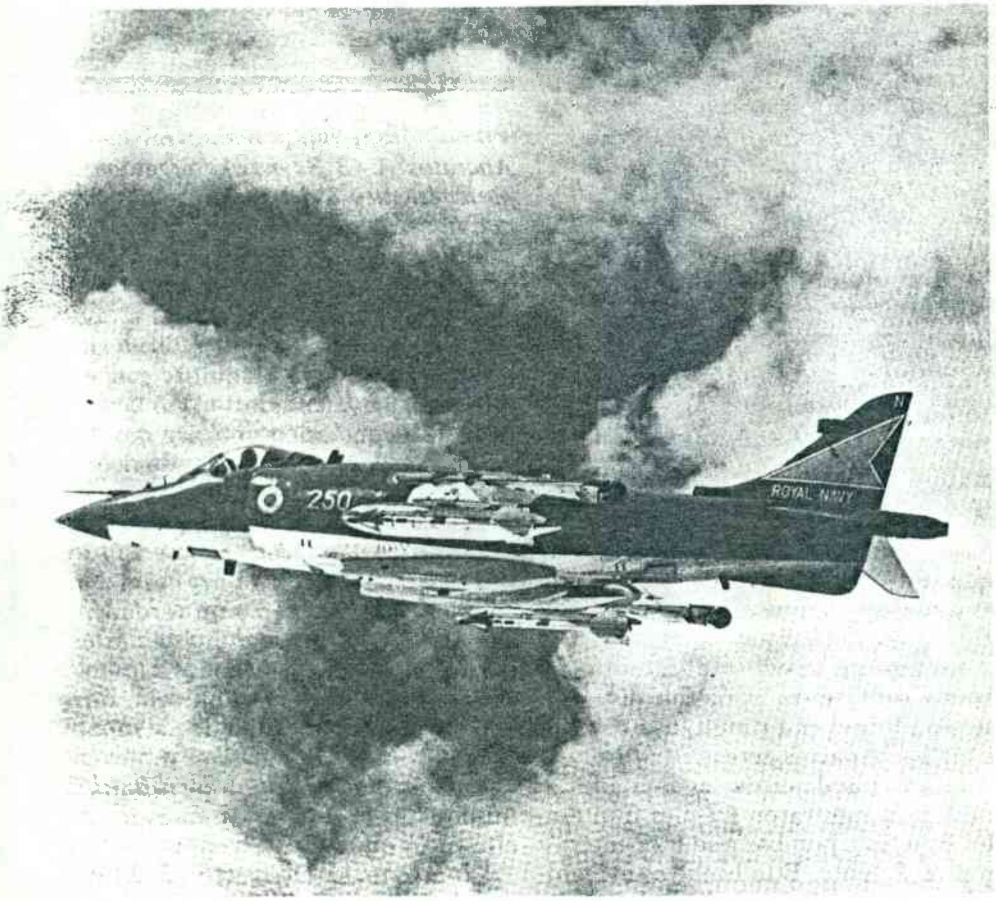
- **Fearless**
- **Intrepid**
- **Misiles Sea Cat, 5 helicópteros de desembarco. 15 tanques Scorpion, 20 vehículos blindados y 580 infantes.**

OTRAS NAVES

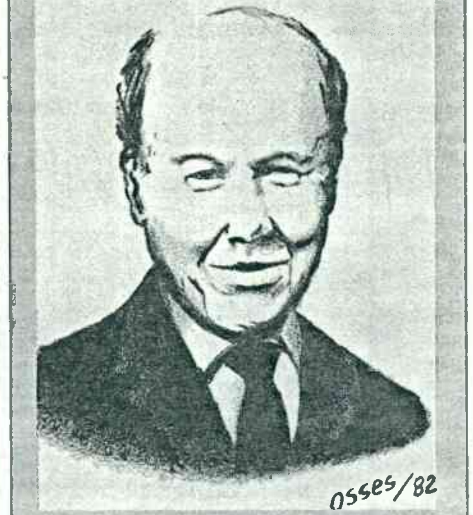
Numerosos buques de apoyo. Entre ellos el Engandine portahelicópteros, 4 petroleros y diversas naves civiles, movilizadas para transporte de tropas, pertrechos y hospital.

FUERZA TERRESTRE

Se estima que se embarcaron 5.000 efectivos en esta Fuerza de Tarea.



Un Sea Harrier, V/STOL, de magnífico desempeño en el reciente conflicto del Atlántico Sur.



NICANOR COSTA MENDEZ

Jurista, especialista en Derecho Internacional que ocupó, por segunda vez, la Cancillería argentina. Nicanor Costa Méndez fue el Canciller del Gobierno de la "Revolución Argentina" liderado por el General Onganía (1966/1969).

Nacido el 30 de octubre de 1922 y con 59 años de edad, volvió al Palacio San Martín, en diciembre pasado, conducido por el General Galtieri y su grupo, con el cual comulgaba las mismas ideas sobre política internacional: alineamiento automático del comercio con la Unión Soviética y ayuda prioritaria a los países Centro Americanos para contener el avance de las guerrillas izquierdistas.

Ahora estas ideas están todas revueltas. Costa Méndez lideró jornadas maratónicas de negociaciones con motivo del conflicto del Atlántico Sur, alcanzando una proyección en la prensa argentina que jamás fue conseguida por un civil desde el inicio del régimen militar imperante en la Argentina.

Renunció al cargo el 16 de junio próximo pasado.

na a través de múltiples declaraciones de prensa.

Pero esta fuerza no sólo se aplicó con voluntad, sino además con coherencia estratégica. La coordinación en el empleo de los medios aéreos, navales y terrestres es uno de los factores más significativos en el tiempo y evidentemente obedeció a un plan muy bien estructurado.

En el caso de Argentina la situación aparece bastante más compleja ya que el desembarco del 01 de abril obedeció a una clara decisión política, pero a medida que el conflicto fue intensificándose, no se apreció coordinación estratégica ni táctica entre las fuerzas, lo que se agravó por la falta de presencia significativa de la Flomar.

En el empleo de la Fuerza Aérea llama la atención (hay un vacío difícil de explicar) que no se atacara a las unidades de desembarco, las que posibilitaron la cabeza de playa en Puerto San Carlos y la posterior progresión de las fuerzas terrestres con los resultados conocidos.

Esto hace meditar en que la decisión política es fundamental, pero pierde su eficiencia si no es seguida por una estrategia que coordine bien el empleo de los componentes del instrumento militar.

Insistir en el ataque a la fuerza naval, dejando relegada la destrucción de los buques de desembarco, permitió a Argentina resultados espectaculares, pero la fuerza inglesa cumplió su objetivo.

En un conflicto no es recomendable mantener a todo trance la selección y prioridad de objetivos que tal vez se haya hecho en tiempo de paz y que frecuentemente obedecerá más a concepciones doctrinarias que a opciones pragmáticas de oportunidad.

II. Como se señala, la ausencia de la Flomar tal vez obligada a permanecer al abrigo de los puertos por la amenaza de los submarinos atómicos ingleses, dio a este conflicto una característica especial, no hubo operaciones entre fuerzas navales de superficie; las acciones más destacadas las constituyeron los ataques frecuentes y altamente significativos del Poder Aéreo Argentino sobre la Flota Real que dejaron en evidencia la vulnerabilidad de los buques al ataque aéreo.

Un arma como el misil de fabricación francesa Exocet AM-39 (ver nota aparte) demostró que su empleo significa el hundimiento de unidades que son preciosas para una flota.

El Sheffield que aparentemente estaba siendo empleado como piquete de radar fue incapaz de protegerse del ataque argentino que determinó su hundimiento.

El Portacontenedor Atlantic Conveyor fue confundido con un portaaviones y un AM-39 lo aniquiló.

Varios otros buques fueron atacados con cohetes y bombas conven-

Aparatos A-4B Skyhawks argentinos, pertenecientes a la V Brigada Aérea que tuvieron activa participación en el último conflicto anglo-argentino.

cionales, el resultado fue fragatas y considerable cantidad de otros buques hundidos.

Estos dramáticos resultados llevan a varias afirmaciones que para demostrarlas basta lo sucedido.

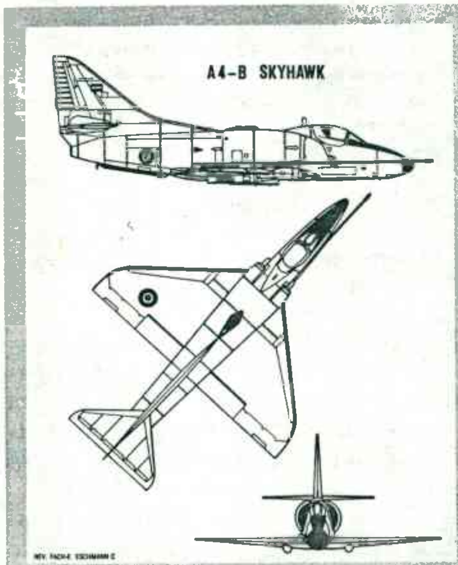
1. Los medios de detección y control de tiro de las unidades navales, se saturaron ante el ataque de varios aviones y sólo fueron capaces de algunos derribos; por lo que hubo aviones que al no ser controlados por los sistemas electrónicos a bordo, pudieron llegar al blanco y atacarlo con los resultados conocidos. Lo que queda en claro después de lo sucedido, es que una vez que el avión logró penetrar la detección enemiga, pudo descargar sus armas; y, las armas a bordo o en tierra pudieron disparar sólo en forma casi simultánea con recibir los impactos aéreos.

2. Los blindajes de las unidades a flote se demostraron frágiles frente a los cohetes y bombas que les penetraron fácilmente. Este hecho se evidenció con especial claridad en el caso de la Fragata Antílope el día 23 de mayo que recibió el impacto de una bomba lanzada por un Skykawk la que penetró en la sala de máquinas con resultados ya comentados.

III. La conclusión anterior nos lleva a afirmar que los medios de detección ingleses se demostraron poco capaces de prevenir los ataques. Este hecho es particularmente grave si se tiene en consideración que, hasta este conflicto, se tenía como un verdadero axioma que los modernos sistemas de detección y control, sumados a los misiles antiaéreos daban una cobertura casi completa a las Unidades de superficie.

Igualmente puede estimarse que los misiles anti-misiles no demostraron la eficiencia que se les asignaba.

El ataque al Destructor Sheffield enseña que el empleo coordinado de aviones de patrullaje, aviones de reaprovisionamiento en el aire y aviones de ataque provistos de armas eficaces,



LOS SKYHAWK DE ARGENTINA

La Fuerza Aérea Argentina posee modelos: A4-B de dotación en la V Brigada Aérea y A4-C, con asiento en la IV Brigada.

La Fuerza Aeronaval, por otra parte, tiene el modelo A4-Q.

Modelo A4-B

Es un avión monoplaza, táctico, diseñado para misiones de ataque a bajo nivel, contra blancos de superficie.

Características

Largo:	**39.0 pies**
Alto:	**15.0 pies**
Envergadura:	**25,5 pies**
Peso Vacío:	**9.450 lbs**

Motor

Está equipado con motor Wright J65-W16A de 7.700 lbs empuje a 8.300 RPM (Potencia militar), y de 6.780 lbs. de empuje a 8.030 RPM (potencia normal).

Armamento

Posee dos cañones fijos Colt MK-12 de 20 mm. con 100 tiros cada uno. Posee además tres pilones para llevar carga táctica.

Combustible

Estanque Fuselaje	**240 Galones**
Est. Alas Integral	**560 Galones**
Total	**800 Galones**

Además puede llevar 3 Drops de 300 GAL. en sus estaciones.

Tiene Instalación especial que le permite efectuar reabastecimiento en el aire, desde otro A4 equipado con un drops especial para tal efecto.

Modelo A4-C

El modelo A4-C o P, incorpora modificaciones que mejoran sus características de avión de ataque y le proporciona capacidad de autodefensa.

EMPLEO DEL A4-B/C EN EL CONFLICTO DE LAS ISLAS FALKLAND.

Durante el transcurso del conflicto, este avión fue profusamente empleado por la Fuerza Aérea Argentina en misiones de ataque a buques, demostrando que a pesar del tiempo que ha estado en servicio, sin contar con equipos sofisticados y empleando solamente armamento convencional, y a pesar de la gran atrición, pudo penetrar la Defensa Aérea de la Flota Inglesa y hundir o averiar varios destructores o fragatas.

tienen las más amplias posibilidades de éxito.

Resulta sorprendente que, al parecer, este procedimiento no haya sido repetido.

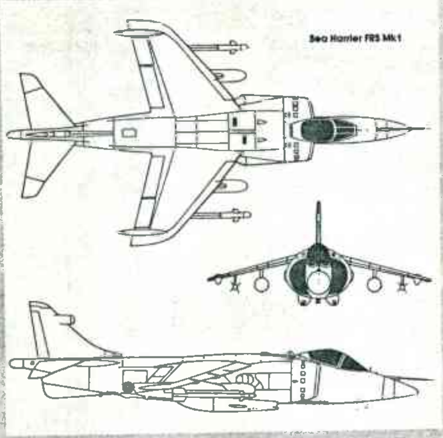
IV. Los helicópteros consolidaron en esta guerra la confianza que se tenía en ellos como excelentes medios de ataque. Su empleo táctico por parte de Inglaterra fue frecuentemente factor de éxito en las operaciones (Submarino Santa Fe) y si bien se confirmó su vulnerabilidad a las armas antiaéreas, en cambio añadieron un estimable factor de movilidad y apoyo las fuerzas terrestres.

V. El empleo de misiles del tipo AM-39 resultó, evidentemente, un factor importantísimo de disuasión para los portaaviones operando en mar abierto ya que estas armas no tienen en ese caso, los problemas de discriminación que se plantean al operar en aguas interiores.

Por esta característica de esos misiles, acertadamente no fueron empleados en los canales en que operó frecuentemente la Flota Real. Sin embargo, queda presente que quien disponga de armas de estas características, tendrá un factor de desequilibrio vital para el Poder Naval de sus adversarios.

VI. La Fuerza Aérea Argentina estuvo presente a lo largo del conflicto con algunas características muy destaca[illegible]as.

Poderoso equipamiento material; alto nivel de entrenamiento de sus tripulaciones; acusada voluntad de lucha por parte de los mandos y naturalmente de sus pilotos.



El Ba Sea Harrier
Algo de Historia

El 15 de mayo de 1975, el Gobierno Británico dio a conocer su decisión de desarrollar una versión marítima del HARRIER que, lógicamente, se denominaría SEA HARRIER. En versión naval, también se le conoce como el FRS Mk1. Estos aparatos estarían destinados a equipar el nuevo crucero antisubmarino ''Invincible'' y el portaviones ''Hermes''.

El primer Sea Harrier (el XZ450) hizo su vuelo inaugural el 20 de agosto de 1978, y el primer aparato de producción se entregó a la Royal Navy el 18 de junio de 1979.

Los primeros escuadrones de línea equipados con Sea Harrier o FRS Mk1 fueron el 800, 801 y el 802.

CARACTERISTICAS DEL SEA HARRIER

Largo	14,50 m
Alto	3,71 m
Envergadura	7,70 m
Veloc. típica de crucero	sobre 0,8 Mach
Radio intercepc. a gran altura, c/estanques de reserva y 3 min. de combate	750 km

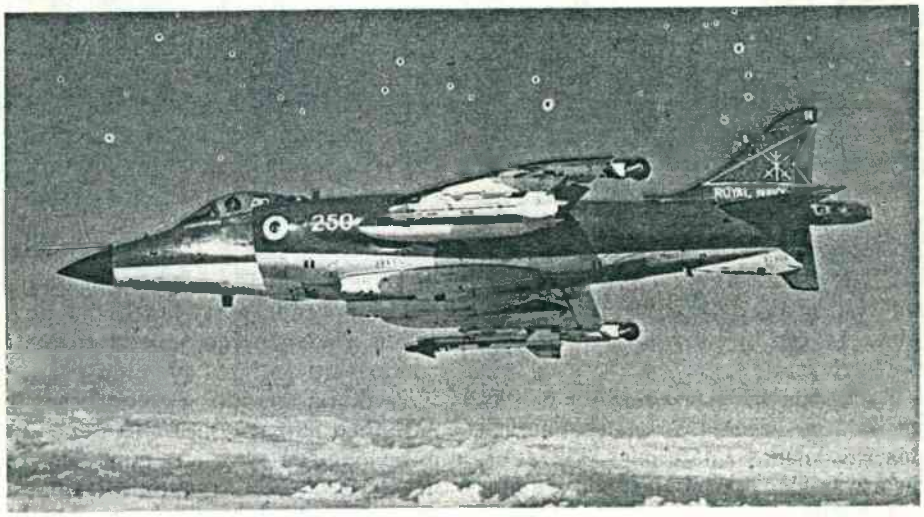
El Poder Aéreo Argentino soportó el peso de la guerra. Vale la pena considerar que si bien es posible que hayan recibido apoyo material desde el exterior, hubo la capacidad logística para mantener un alto ritmo operativo en una fuerza que estaba sufriendo grandes pérdidas.

Del relato de lo que NO sucedió se puede extraer una consecuencia que confirma las teorías de empleo del Poder Aéreo.

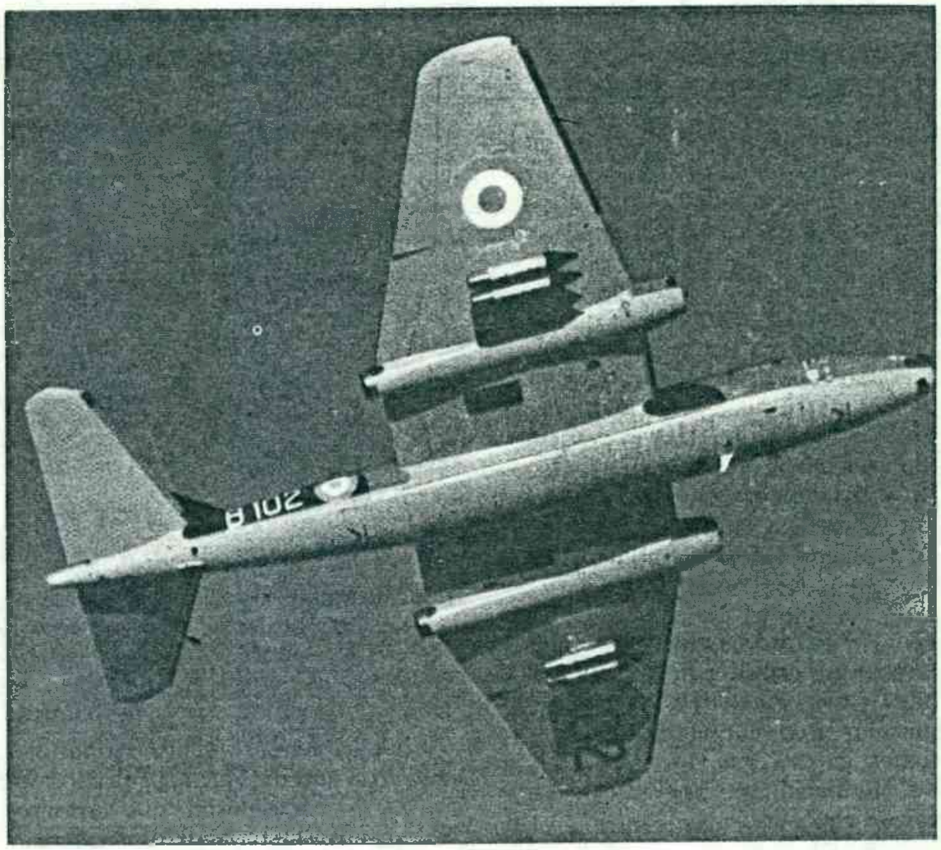
El único adversario que causó daños graves a las fuerzas británicas fue el aéreo. Los aviones argentinos operando desde bases en tierra fueron los que determinaron la mayor cantidad de bajas en personal y material. Su empleo a todo lo largo del conflicto fue posible debido a que los ingleses, posiblemente por consideraciones de carácter político, no quisieron ampliar el ámbito del conflicto desarrollando operaciones de contra fuerza aérea ofensiva.

Muy diferente habría sido el curso de la guerra si con aviones Vulcan u otros la RAF hubiera atacado las Bases Argentinas en el continente. De haber operado en esas condiciones habrían negado al enemigo la posibilidad de atacar en forma masiva a la Flota Real y luego las áreas de desembarco.

Esta es una lección que no puede ignorarse y no deberá olvidarse; un Poder Aéreo que no se usa, primero, en destruir al adversario aéreo ojalá en



Aparato Sea Harrier que posee una gran perfomance de combate. Además posee una alta razón de montada y gran maniobrabilidad que lo convierten en un difícil adversario. Todo esto quedó de manifiesto en el pasado conflicto del Atlántico Sur.



Vista de un Canberra B 62 de la Fuerza Aérea Argentina, perteneciente al "I Grupo Aéreo de Bombardeo" con sede en la Base General Urquiza. Tuvieron activa participación en el Conflicto de Las Malvinas.

tierra, como lo hizo Israel en la guerra de los Seis Días, estará cometiendo un grave error de empleo al permitir libertad de acción a la aviación enemiga.

Los ataques efectuados con bombarderos Vulcan a Puerto Stanley demuestran que el mejor empleo estratégico del Poder Aéreo fue limitado por consideraciones políticas y no por razones técnicas.

VIII. Si volvemos finalmente a Seversky, tendremos que concluir que sus ideas básicas de hace cuarenta años sobre el empleo del Poder Aéreo tienen hoy plena validez.

En otro de sus libros "El Poder Aéreo clave de la supervivencia", encontramos la siguiente afirmación: "Al entrar en prensa este libro, se encuentra en sus fases iniciales el conflicto provocado por la agresión roja en Corea. A último momento, he insertado algunas notas a fin de que el lector pueda relacionar los sucesos de Corea con ciertos conceptos y juicios expresados en estas páginas."

"Por razones obvias, la conducción de una batalla localizada en un pequeño país de escaso desarrollo industrial ninguna relación puede guardar con una guerra global de dimensiones mundiales; pero en lo que las operaciones llevadas a cabo en la mencionada península asiática pudieran afectar mis conceptos fundamentales, ellas no hacen sino ratificar la doctrina sostenida a través de las páginas del presente libro."

Sin el ánimo de corregir a Seversky, sino más bien para confirmar, es posible agregar que todos los conflictos son diferentes.

Los objetivos perseguidos, la geografía, los medios humanos empleados, los medios materiales utilizados, las estrategias concebidas, son algunos de los factores que conforman las diferencias entre las guerras; y, el paso de la Historia modifica aún más las características de las guerras entre los mismos países. En aproximadamente 70 años Francia y Alemania se enfrentaron tres veces, desde fines del siglo pasado y hasta 1939; sin embargo, nadie podría afirmar que las tres guerras fueron iguales.

Pero la misma Historia nos muestra que desde la invención del avión, el elemento aéreo ha sido el factor de definición.

Particular valor cobra esta afirmación en países de poca profundidad geográfica y cuyas fronteras más o menos extensas obligarían en caso de guerra a enfrentar varias amenazas simultáneas o casi simultáneas: Israel y Suecia son dos Estados que han comprendido esta verdad y donde el desarrollo del Poder Aéreo es ejemplar. En el caso de Israel, probado en varias guerras, se ha demostrado hasta la saciedad que un país que comprenda y viva la realidad de un sólido Poder Aéreo, puede enfrentar con éxito a distintos enemigos.

Pero retomando el conflicto del Atlántico Sur, digamos que aun con limitaciones en la concepción y empleo del Poder Aéreo Argentino, las operaciones navales inglesas resultaron altamente difíciles de ejecutar y con las pérdidas que conocemos. Por su parte, las operaciones terrestres inglesas lograron su objetivo, porque el poder aéreo adversario se empleó limitadamente en apoyo terrestre. No obstante, cuando éste actuó, el avance inglés se vio seriamente dificultado. Y si las fuerzas terrestres argentinas hubieran presentado realmente batalla, la victoria de las fuerzas inglesas hubiese sido mucho más complicada.

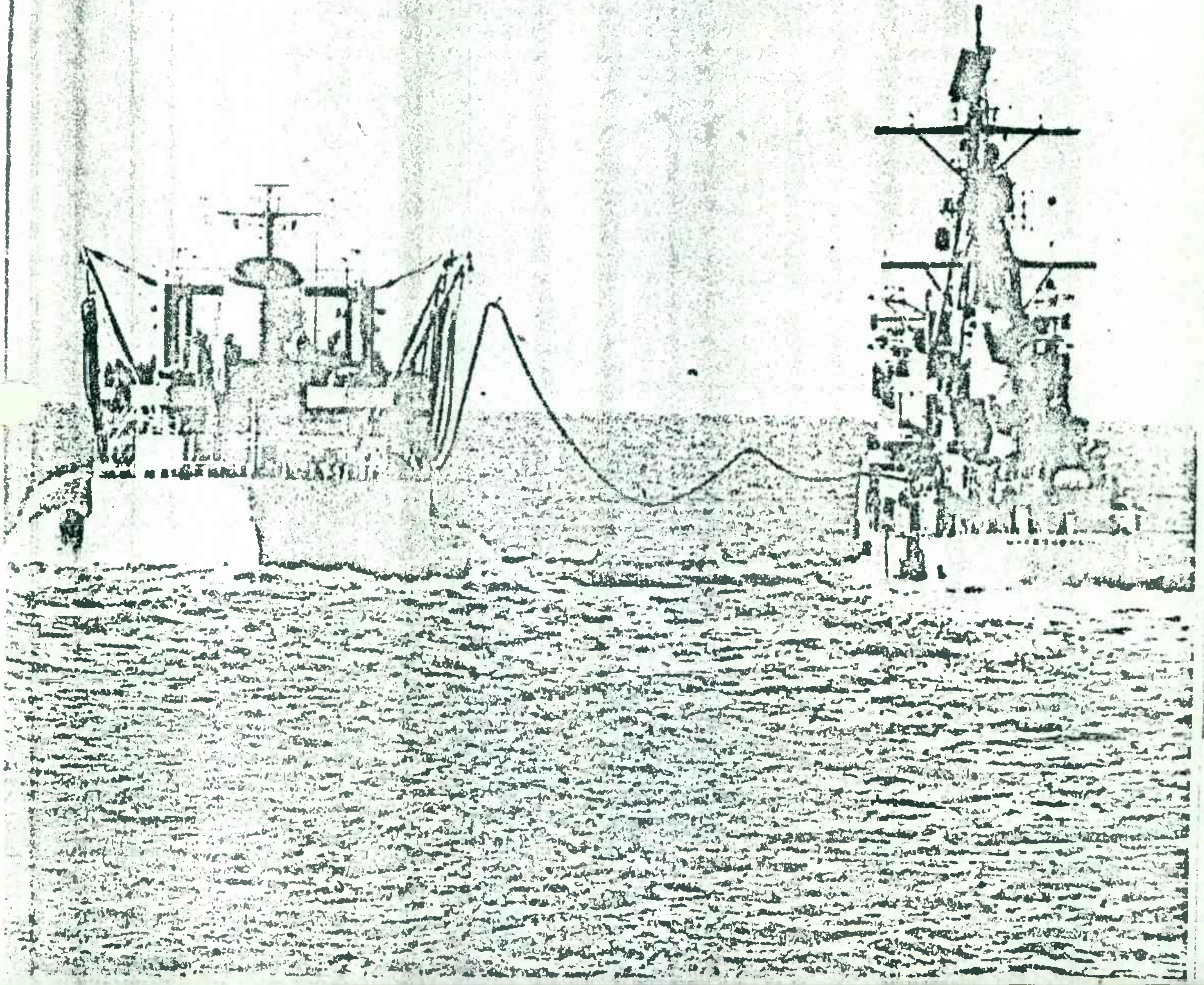
Resulta difícil comprender que el mando argentino no haya intentado en alguna forma interdecir la zona de operaciones; un empleo coordinado de fuerzas aéreas y navales atacando a un adversario que luchaba a 12.000 kms. de su Base, podría tal vez haber producido pérdidas mucho más dolorosas a su adversario, las que, nuevamente estimamos, quizás hubieran modificado el desarrollo de la guerra.

Creemos firmemente que los conocidos hechos de la historia demuestran que Seversky y muchos otros aviadores realmente tienen razón: "LA VICTORIA SE LOGRA A TRAVES DEL PODER AEREO" y si su desarrollo es adecuado y su empleo eficiente, será la "CLAVE DE LA SUPERVIVENCIA".

The Sea of Decision

By Admiral J. T. Merino, Commander in Chief, Chilean Navy

Not much has changed since the 19th-century Nantucket whaleman sang,
"I wish to God I'd never been born/ To go a-ramblin' round Cape Horn."
In the savage South Atlantic, where Soviet warships now prowl,
a Chilean oiler or a Chilean port would be welcome
sights to U. S. ships on patrol in this vast, inhospitable sea.



The world seems to have become an even more dangerous place since my essay, "The Worldwide Soviet Threat," was published on these pages in June 1981. A short, nasty little war, with ships sinking and men dying, has taken place in our part of the world, and the Soviet leadership is in the process of changing.

But I stand by the conclusions that I reached in that paper. The Soviets will (1) avoid nuclear confrontation with the United States and its allies and, instead, (2) pursue a strategy of interdiction of the vital sea-lanes of the Western World.

A land conflict on the European continent seems unlikely since it would almost certainly turn into an all-out nuclear war. On the other hand, a war at sea is far less likely to trigger a nuclear escalation. A conventional or nuclear strike against merchant or naval ships at sea would not endanger the civilian populations and the cities. The confrontation could be maintained as a relatively limited exchange without unleashing all-out nuclear war.

To a certain extent, the Soviet Union has succeeded in weakening the Western alliance. It has strengthened its strategic positions to provide proper support for the enormous fleet created by Admiral Sergei Gorshkov. Now, with superiority at sea within its grasp, the Soviet Union is ready to interdict the vital sea-lanes that link the United States, Western Europe, and Japan with each other and supply sources for raw materials in a determined effort to break the allies' will to fight and to destroy them as world powers.

Thus, it becomes absolutely vital that the Western powers keep the sea-lanes open. Western—it seems odd to include Japan when we speak of the "West"—industrial capacity must have the raw materials from sources all over the world. A long interruption in the flow of supplies would cause the breakdown of Western economies.

As everybody knows, the chief producing areas of vital raw materials for the industrialized Western countries and Japan are the Middle East (oil) and Central and South Africa (minerals). Sea control, therefore, is essential today more than ever for the survival of Western nations. In contrast, they are confronted by a superpower which to a great extent is self-sufficient. In this respect, the Soviet Navy can fight battles of the most critical strategic importance in history, and for a very long period. Thanks to its fleet and network of bases, particularly in Africa, the Soviet Navy can deny the West use of the principal (and most vulnerable) sea-lanes, such as the Cape of Good Hope route (considered to be the most heavily traveled sea-lane in the world) and those linking the United States and Europe.

In the Middle East, the Suez Canal and the Strait of Bab el-Mandeb are exceptionally vulnerable areas in the Red Sea supply route that can be easily controlled. Persian Gulf sea traffic must pass through the Strait of Hormuz, which could be easily blockaded.

Although Britain is enjoying a short breathing space in its concern with fuel imports because of the prosperity resulting from the discovery of oil in the North Sea which, alas, most probably would be nullified at the outbreak of a war, external supply will continue to be absolutely critical for the security of the other NATO members and Japan.

About 90% of Japan's oil supply comes from the Middle East via the Indian Ocean and straits of Southwest Asia. Western Europe, particularly the continental powers, depends on the Middle East for 80% of its oil supply. Most of this oil is transported in tankers around the African continent. Some comes through the Mediterranean Sea. In the event of conflict, the latter likely would be cut off on the first day by the Soviets closing the Suez Canal.

The United States, although in a less dependent position, still receives about 30% of its imported oil from the Middle East. Were access to this source denied, North Americans would face great domestic troubles. This supply also flows along the Cape route, through the South Atlantic, and toward the Gulf of Mexico. Part of the oil then goes through the Panama Canal to the West Coast of the United States.

As in the case of Suez, if an enemy were to close the Panama Canal early in a conflict, the oil would have to be routed through the Strait of Magellan. We will return to this point later.

Strategic minerals essential for the war industry must be added to the transport of oil; these minerals come mainly from Central and South Africa and are shipped to the United States, Western Europe, and Japan. The United States receives a large amount of its mineral requirements via the Cape route, including about 40% of its chromium from South Africa and 40% of its cobalt from Zaire. The waters of this route, let it be noted, wash Cuban beaches.

Thus, a complex system of sea-lanes weaves interdependency among countries. Historically, control of this oceanic spider web has not been in the hands of the coastal nations. From Napoleon's time until some years ago, it was the United Kingdom which ruled the seas, making the Indian Ocean, for instance, a closed and secure sea for the benefit of its allies. Having retreated to the British Isles, the Royal Navy left behind a strategic vacuum which the United States did not fill, thus permitting the Soviet Union to do it. Now Soviet forces can be deployed through all the oceans and seas of the world.

Soviet control of the oil from the Persian Gulf or the minerals from South Africa would present a formidable threat to the West. In addition to depriving the West of essential raw materials, the Soviet bloc

would absorb them, thereby increasing Soviet resources.

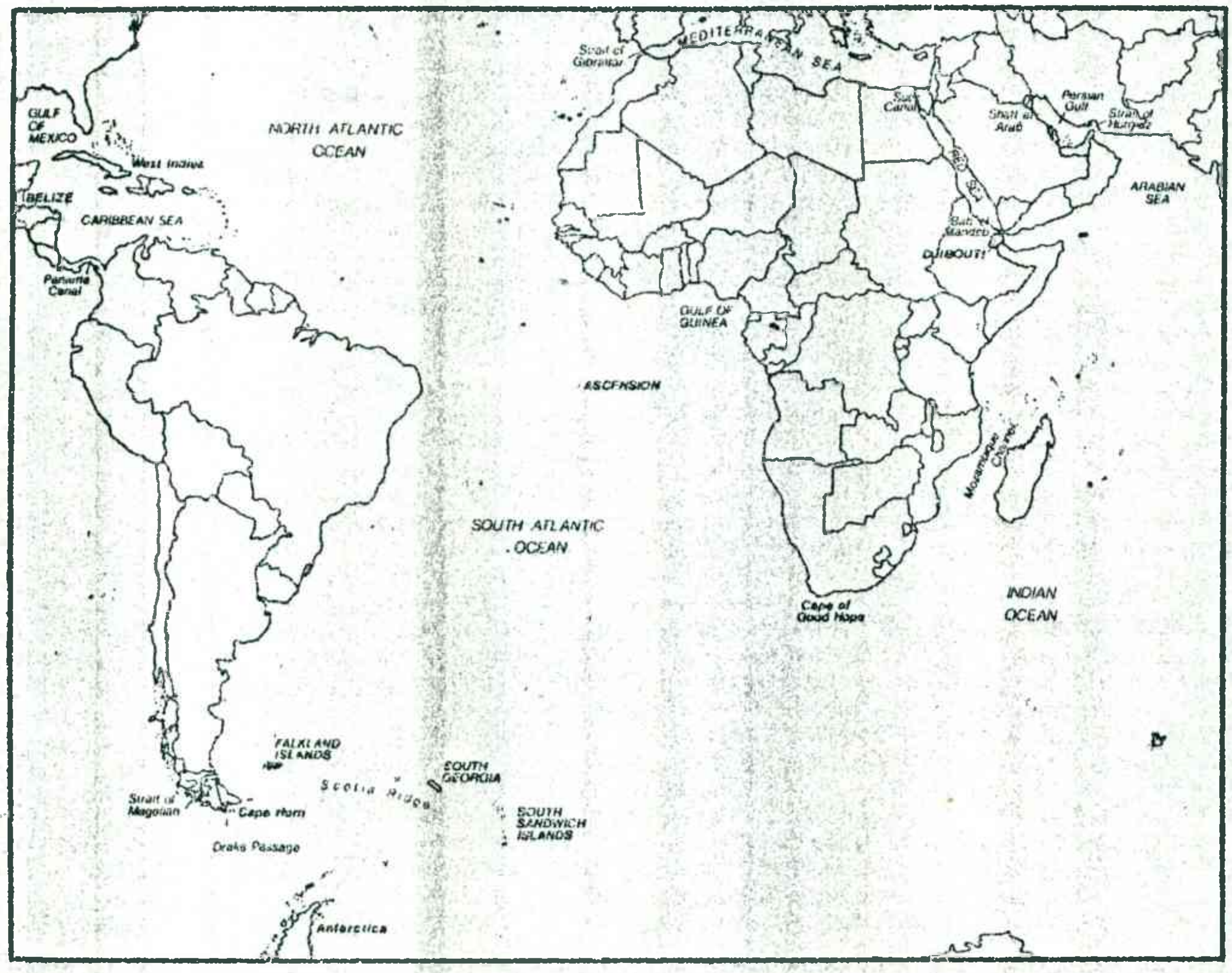
The Soviet Union's naval expansion during the last decade has been truly extraordinary. In peacetime, Soviet naval forces show the flag to exert political and diplomatic pressure; they are ready to carry out persuasive political work whenever and wherever needed. And if the Kremlin should suddenly order wartime operations, the Soviet Navy is also ready.

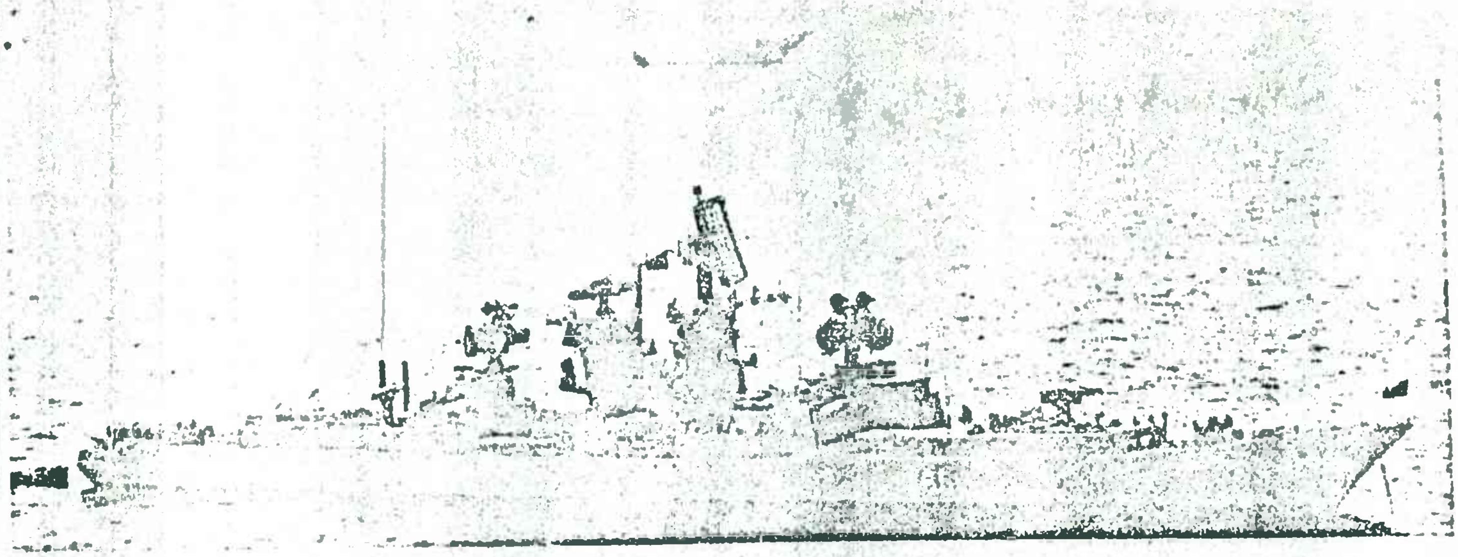
Admiral Gorshkov's writings clearly reveal the provisions for a war in which the interdiction of sea-lanes has become progressively more important. In his book, *Sea Power of the State*, Gorshkov shows a clear understanding of his fleet's formidable striking power, and of multiple ways in which it can be employed against the United States. Soviet naval capabilities range from the destruction of all enemy sea traffic to the breakdown of economic and military potential, by means of direct action from the sea against critical strategic centers.

In Admiral Gorshkov's book, the interdiction mission appears to be less important than the employment of the Soviet fleet against strategic nuclear systems. This is confirmed in an early article published by Gorshkov in the *Soviet Encyclopedia*, listing interdiction as the lowest priority of the Soviet Navy. By 1976, however, interdiction had advanced to second place within the tasks of the fleet, right after nuclear strike capability. Subsequently, interdiction has become the Soviet Navy's top priority, because of the fact that both great powers are reluctant to undertake an all-out nuclear war for fear

From around South America's Cape Horn and Africa's Cape of Good Hope, merchantmen laden with oil and minerals enter the South Atlantic Ocean bound for industrial centers in the United States and Europe. These sea-lanes represent vital lifelines for the economic survival of the West; they are also an Achilles' heel of Western defense strategy.

CHARLES M RAGLAND


Strait of Gibraltar
MEDITERRANEAN SEA
GULF OF MEXICO
NORTH ATLANTIC OCEAN
West Indies
BELIZE
CARIBBEAN SEA
Panama Canal
Suez Canal
Shatt al Arab
Persian Gulf
Strait of Hormuz
ARABIAN SEA
Red Sea
Bab el Mandeb
DJIBOUTI
GULF OF GUINEA
ASCENSION
Mozambique Channel
SOUTH ATLANTIC OCEAN
Cape of Good Hope
INDIAN OCEAN
FALKLAND ISLANDS
SOUTH GEORGIA
Scotia Ridge
Strait of Magellan
Cape Horn
SOUTH SANDWICH ISLANDS
Drake Passage
Antarctica



The Soviet Navy could create a fifth fleet in the Gulf of Guinea off West Africa. Whether it would contain such surface assets as this "Kresta-II"-class guided missile cruiser or the Kiev-class V/STOL carrier, in the distance, is a matter of conjecture. But the new fleet would most likely include submarines—to carry out missions of sea-lane interdiction.

of retaliation. This shift suggests that the Soviets do not foresee a short war but, rather, see World War III becoming as lengthy as its two predecessors, which lasted, respectively, four and six years—a long time for the allies to conduct resupply by sea.

Moreover, the Soviet Navy, undoubtedly seeking superiority in all areas of sea power, is developing an operational capability intended to break the ties linking the United States with Western Europe and Japan. With a different force configuration than that of the U. S. Navy, but bigger in size and equal in experience, the Soviet Navy seems to have been developed in accordance with a consistent and harmonious scheme, designed to attack the sea-lanes of the world. But, as the Falklands War has demonstrated, however powerful a task force may be, if it does not contain enough platforms with which to operate sufficient numbers of strike aircraft, its survival may be quickly threatened, and it might have to abandon the theater of operations. Admiral Gorshkov's failure to consider this point properly may prove to be the Soviet Navy's greatest weakness.

The four Soviet fleets have exceeded their traditional operating areas. The Pacific Fleet has expanded from the Sea of Japan to the Indian and Western Pacific oceans; the Black Sea Fleet has passed into the Mediterranean; the Baltic Fleet has deployed to the North Sea and the North Atlantic Ocean to shake hands with the Northern Fleet entering from the Arctic Ocean. Having increased their forces remarkably, the Soviets now plan to create a fifth fleet based in the Gulf of Guinea to operate in the South Atlantic Ocean, a region overlooked by both superpowers—until recently.

These fleets have left behind the task of defending the Soviet Union's coastline as their primary mission. Fleet composition and deployments confirm this. Today, their offensive trident consists of:

- A balanced surface force of aircraft carriers, guided missile cruisers, and corresponding escort ships capable of facing U. S. carrier battle groups
- A large guided missile and attack submarine force capable of becoming the most serious threat to the West
- Naval aviation equipped with "Backfire" strike aircraft which have a great radius of operation and are capable of attacking from long ranges

If all routes among the United States, Western Europe, and Japan are examined, one will find they are almost, without exception, within the "Backfire's" range. Its flight performance and equipment seem to have been specifically designed for a long-range offensive role, with no other purpose than to interdict the sea-lanes of the Western World.

As early as 1976, former U. S. Chief of Naval Operations (CNO) Admiral James L. Holloway III recognized such a challenge when he said that U. S. fleets should have the necessary defensive strength to repulse land-based aviation attacks, and that the construction of long-range aircraft armed with antiship missiles (e.g., the "Backfire") posed a threat which could quickly develop and extend to almost any place on earth. The United States now has the largest and best aircraft carriers in the world equipped with long-range weapon systems effective enough to persuade "Backfire" bombers of Gorshkov's "super navy" that they should keep their distance.

According to some authors, the virtual paralysis in the development of weapons for U. S. Navy surface combatants must be attributed to its unilateral attachment to aircraft and aircraft carriers as the fleet's primary offensive weapons. In recent decades, the role of U. S. surface combatants has been limited to antiair and antisubmarine defense with no

apparent consideration of the fact that these ships might have to fight on their own—without air coverage. It is a fact that U. S. naval forces are smaller than those of the Soviet Navy. Not counting the several hundred coastal and inshore patrol craft, the Soviet Navy still has 271 surface vessels. In Gorshkov's opinion, it is essential for the most powerful surface navy of the world to "offer the states depending on the Soviet Union a decisive support and to control the sea-lanes of the world." In fact, the Soviets are quite capable of accomplishing both missions. For the U. S. Navy, with weaker and less numerous forces than the Soviet fleet, a strong requirement is for warships to be capable of operating and surviving without air support.

Meanwhile, through permanent vigilance of all the oceans by spy ships, reconnaissance aircraft, and satellites, the Soviet Union has under observation every warship or task force at sea of the United States and its allies. Their movements are being systematically tracked in all weather and all seasons by surface ships and submarines, often armed with the capability to destroy their quarry.

Once hostilities are initiated and the war at sea spreads, Western naval forces will not be able to cope with the Soviet offensive against their sea-lanes. As the recent CNO of the U. S. Navy, Admiral Thomas B. Hayward, said, "The U. S. Navy has not enough units to defend the sea traffic all over the war theater conformed by the main oceans and their associated seas." The Indian Ocean sea-lanes have become the Achilles' heel for the industrialized countries, as these countries become increasingly dependent on raw material imports from that region. The Indian and North Atlantic oceans will attract the most attention of the great powers, and they will become the principal theaters of the battle for the seas.

Tension in the Indian Ocean from naval escalation by the superpowers will have repercussions in the South Atlantic Ocean—free of tensions until now. As an important traffic route of supplies and raw materials for East and West, the South Atlantic will acquire vital strategic value for the powers fighting in the Indian Ocean. Thus, it will eventually become the critical theater as was the North Sea in World War I or the Mediterranean in World War II.

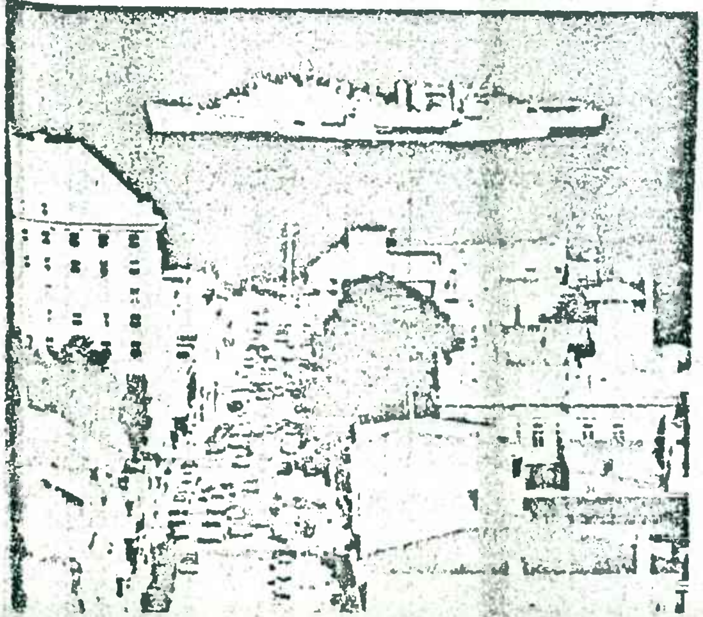
The Soviet Union is well aware that the South Atlantic will be the "Sea of Decision" in World War III. Nothing but that realization accounts for the Soviets' increasing presence in the zone, their strengthening of bases obtained in Western Africa, and their overt intention to create a fifth fleet based in the Gulf of Guinea. The United States is lagging behind in this theater: U. S. efforts have been mainly directed at the Indian and Southwestern Pacific oceans, where it has succeeded in developing an adequate strategic position and has the necessary forces for a rapid deployment. Responsibility for the North Atlantic devolves almost entirely upon NATO.

In the face of global strategic commitments and given the extent of the Soviet threat, the U. S. answer will not be complete until a system of alliances is established to create a multinational force with geographic positions that enable its navies to effectively defend the waters that extend from the Atlantic corridor between Brazil and West Africa to the Strait of Magellan and the Cape of Good Hope.

The ports on the Brazilian coastline, those in Rio de la Plata (Argentina–Uruguay) and the Chilean insular complex in the area of the Strait of Magellan to the South—together with the South African ports at the opposite oceanic side—constitute the strategic positions where such a force should be supported. Given the limitations of the U. S. Navy to simultaneously confront several Soviet naval threats on a global level, the forces of the riparian states already mentioned could be combined with certain U. S. naval units, precluding a major diversion of U. S. naval forces.

Such an alliance would ensure the defense of the oil and mineral routes passing by South Africa and of the communications lines through the Strait of Magellan and the Drake Passage. Most probably, Western maritime traffic will have to be redirected through both these passages in the event that the Panama Canal becomes neutralized by the enemy. Such neutralization of the Panama Canal would compel the West to divert an important part of the South Atlantic traffic bound to the industrial centers

U. S. NAVY [illegible]



Chilean residents of Punta Arenas are accustomed to the sight of U. S. warships during annual UNITAS exercises. Should they someday witness sinking merchant vessels, the belated message will be terribly clear: UNITAS wasn't good enough, and the United States—along with its South Atlantic Basin allies—failed to defend the commercial sea-lanes against Soviet attack.

of the U. S. West Coast toward the Southeastern Pacific.

In addition to the great importance of the southern Chilean passages already mentioned, it is relevent to call attention to the significance of the Falkland Islands, situated 280 nautical miles from the Argentine coast in the South Atlantic. Their position controls the eastern approach to the Strait of Magellan; the Falklands also offer projection in a geopolitical sense toward the northeast and the area of the Scotia Ridge to the south.

In relation to the recent Anglo-Argentine conflict for possession of the Falklands, it is not the intent of this paper to analyze either the juridical principles underlying the posture of each of the litigant parties in the light of international law, or the United Nations rule, or the legitimacy of their respective causes in the Falklands Conflict.

To Argentina, the Falkland Islands represent a geographic objective that can help the country meet its political goal of becoming a world power through the consolidation of an Argentine presence in this archipelago, the Georgias, and the South Sandwich Islands. This was one of Argentina's objectives in last year's war with Great Britain—control of the eastern portion of the great sea arc that provides access to the Drake Passage.

If these islands, with their broad maritime projections, were placed under Argentina's sovereignty, even without considering the potential oil riches said to exist on the continental shelf, Argentina would increase its power status because of the islands' strategic importance in the event of any political-military negotiation at the international level. From the viewpoint of geopolitics, mastery over these extensive maritime spaces would confer a higher world ranking upon the Argentine naval forces.

In its occupation of the Falklands, Argentina followed the philosophy of a "limited objective" war. The first stage consisted of a strategic offensive intended to conquer and consolidate Argentina's military forces across the geographic objective. Argentina believed that such an offensive would not enrage the United Kingdom. This assumption proved to be wrong. The second stage performed by Argentina was to isolate its objectives from the British naval forces. The Argentines adopted a strategic defensive plan designed to discourage British counterattack or, failing to do so, erode the British effort so severely as to break their will to fight.

But Argentina did not exploit the favorable conditions it had created during the first phase of the operation, and its naval forces did not attack the military sea lines of communication represented by the large logistic support train deployed by the Royal Navy between Ascension Island and the Falklands. Also, Argentina failed to launch major counterattacks with its fleet and secondary attacks with its submarines, missile corvettes, and fast attack craft. Such actions were feasible, and operations should have been undertaken to destroy the British task force attempting to recover the islands.

After the torpedo attack against the cruiser *General Belgrano* (4 May 1982), we know of no other Argentine surface naval operations. In the face of the British submarine threat, the fleet withdrew to shallow waters or to its ports.

This decision was probably adopted for the sole purpose of cutting the surface fleet's losses and thereby being able to employ it in a subsequent stage.

Finally, this conflict was the first one in which the tactical long-range air-to-surface Exocet missile was employed in its AM-39 version. The missile's success was a true tactical surprise, probably to both sides.

Brief reference has been made to the Falklands Conflict because it demonstrates the importance attributed by both combatants to the political-military significance of these islands in the world strategic balance. Recently, the United Kingdom has developed its own defensive power in the South Atlantic by stationing significant military forces, particularly a squadron of Phantom fighters, on the Falklands themselves. However, the logistic support for these forces confronts the British with a continuing problem of vulnerability.

From a political point of view, the Falklands War demonstrates the need to consolidate common interests within an effective system of alliances, allowing the West to confront the Soviet naval threat on an international level. It is easy to imagine the unfortunate consequences that could arise from any conflict among the Western nations, and the consequent exploitation by the Soviet Union to obtain supremacy over geostrategic positions as important as those in the South Atlantic. Perhaps the greatest weakness of the West is that it allowed such a conflict as the Falklands to occur.

But the Falklands Conflict did occur, and Leonid Brezhnev did die, and we must face the world as it is with only the slight hope of correctly predicting an unpredictable future.

Thus, the United States must seriously consider the need to defend the South Atlantic, and it must consider the mutual advantage of forming an alliance among the South Atlantic Basin's riparian and neighboring states—among them Chile—so that by joining our resources and opening our ports to the ships of allies, we will be able to create a naval power capable of confronting the inevitable Soviet challenge.

Admiral Merino's most important ship commands in the Chilean Navy were the corvette *Papudo*, transport *Angamos*, and destroyers *Riveros* and *Williams*. In 1963, while chief of staff of the fleet, he participated as commodore of the antisubmarine force in UNITAS exercises with U. S. Navy units. In 1972, Admiral Merino reached his navy's highest sea duty position when appointed Commander in Chief and Naval Judge of the fleet.

LOS ESTADOS UNIDOS Y AMERICA LATINA Y LAS CONSECUENCIAS DE LA CRISIS DE LAS FALKLANDS/MALVINAS

Informe preparado por

DR. HOWARD J. WIARDA

Profesor de Ciencias Políticas
Universidad de Massachusetts/Amherst
Y
Catedrático residente y director
del Centro para Estudios Hemisféricos
Instituto Empresario Americano para Investigación
de Política Nacional

ante el
Subcomité de Asuntos interamericanos
Comité de Asuntos Exteriores
Cámara de Representantes de EE.UU.

20 de julio de 1982

LOS ESTADOS UNIDOS Y AMERICA LATINA
Y LAS CONSECUENCIAS DE LA CRISIS DE LAS FALKLANDS/MALVINAS

Howard J. Wiarda

Presentación personal

Soy Howard J. Wiarda, profesor de Ciencias Políticas de la Universidad de Massachusetts/Amherst y catedrático residente y director del Centro de Estudios Hemisféricos del Instituto Empresario Americano para la Investigación de la Política Nacional, Washington D.C. Antes de ingresar al IEA, fui catedrático visitante del Centro de Relaciones Internacionales de la Universidad de Harvard, 1979-81; profesor visitante de MIT; director de la revista "Polity"; y director del programa de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Massachusetts. Mis libros incluyen a "Políticas y cambio social en América Latina", "La República Dominicana", "Movimiento obrero católico brasileño", "Políticas y Desarrollo latinoamericanos", "Los derechos humanos y la política de derechos humanos de EE.UU.", "La continua lucha por la democracia en América Latina", y "El corporativismo y el desarrollo nacional en América Latina". He viajado mucho por toda el área, he vivido durante largo tiempo en varios países latinoamericanos y he estado estudiando el área profesionalmente durante más de veinte años.

El informe que sigue más adelante es puramente un trabajo individual basado en mis investigaciones y experiencia en América Latina y no es necesariamente la opinión de las organizaciones de las cuales soy integrante.

Introducción

En las discusiones sobre las relaciones latinoamericanas con EE.UU. como consecuencia de la controversia de las Falklands/Malvinas en los medios de comunicación y públicamente, hay dos interpretaciones dominantes. Una sugiere que las relaciones latinoamericanas-estadounidenses han sido dañadas nuevamente, gravemente y quizá irrevocablemente por la posición de apoyo que tomó EE.UU. con respecto a los británicos. La otra sugiere que se ha causado muy poco daño y que después de un determinado intervalo, las relaciones de América Latina-EE.UU. se estabilizarán y volverán a la normalidad.

Deseo sugerir una tercera y creo que es más exacta y que tiene un poco de las dos. Creo que las relaciones de América Latina-EE.UU. fueron dañadas gravemente por la posición y las acciones de EE.UU. en esta reciente crisis. Por otro lado, la controversia de las Falklands/Malvinas fue sólo una, especialmente un acontecimiento dramático de una historia bastante más larga de debilitamiento y probablemente empeoramiento de las relaciones latinoamericano-estadounidenses, consideradas en un panorama general. Nuestras relaciones bilaterales con unos cuantos países individuales son bastante buenas, pero nuestras relaciones con la zona en general, se han deteriorado.

La controversia de las Falklands/Malvinas ayudará así a acelerar las tendencias que hace tiempo estaban en curso. Sin duda, las relaciones latinoamericano-estadounidenses alcanzarán una nueva etapa como consecuencia de la más reciente controversia pero serán de un nivel más bajo, menos amistoso, menos complaciente y posiblemente más conflictivo que en el pasado. En este sentido, quizás sea correcto decir que nuestras relaciones finalmente se "estabilizarán" y volverá a la "normalidad". Pero la "normalidad" habrá sido restablecida en un contexto general de tensión, dificultad y nuevas condiciones que auguran aún mayores problemas en el futuro.

Los problemas esenciales

El Congreso tiene por lo menos el mismo conocimiento de los problemas de política y de las posturas básicas que plagan las relaciones de América Latina-EE.UU. como el de los que estudian el área. Permítanme resumirles esto brevemente con una serie de proposiciones, dejando las discusiones y calificaciones si son necesarias para el período de preguntas.

1. EE.UU. no está muy interesado en América Latina. Esa actitud se refleja muy bien en un comentario del columnista James Reston del New York Times que dice "EE.UU. hará todo por América Latina excepto leer sobre ella".

2. EE.UU. no cree que América Latina sea importante. Mi propia opinión es que la inmigración, las relaciones económicas, las prioridades políticas, la proximidad y otros factores nos están obligando a cambiar esa apreciación; pero el cambio requerirá cierto tiempo y será un proceso a largo plazo.

3. La política de EE.UU. aún tiene una orientación principalmente europea. Además, como país tendemos a ser eurocéntricos. En este contexto, América Latina no cuenta mucho. Los países latinoamericanos son considerados aliados de segunda categoría.

4. La política de EE.UU. está orientada según la crisis, como en la reciente controversia de las Falklands/Malvinas o en relación a la atención que le prestamos a El Salvador en los últimos dos años. El resto del tiempo ignoramos la zona.

5. No sólo no leemos sobre América Latina o no comprendemos bien su cultura política, sino que no deseamos entenderla. Nuestras imágenes y comprensión de la zona están envueltos en un velo de mitos y estereotipos populares erróneos. Estas actitudes a su vez, están condicionadas por antiguos prejuicios políticos, religiosos, raciales y culturales. En la reciente controversia de las Falklands/Malvinas las calumnias raciales, étnicas y culturales utilizadas -"dictadores con cuernos de plomo", "Generales picados de viruela", etc.- les faltó poco para ser indignantes. Combinamos la ignorancia sobre la zona con el prejuicio y con no poca hostilidad.

6. Cuando nos vemos obligados a prestar atención a América Latina, tendemos a verla exclusivamente a través de los cristales estadounidenses. Por ejemplo, la vemos como un contimente encerrado en una lucha perpetua entre las dictaduras y la democracia, una formulación dicotómica que es falsa, errónea e ignora el genio de América Latina para las soluciones que pueden ayudar a reconciliar estas diversas tradiciones en la historia de la zona.[2]

7. A menudo utilizamos a América Latina como una especie de laboratorio viviente para experimentos de la ingeniería política y social- es decir la reforma agraria, la planificación familiar, el desarrollo de la comunidad- o alternativamente como teatro para la representación de los aspectos de política interna de EE.UU. Estos últimos ejemplos incluyen tanto los esfuerzos de la administración al principio para describir la crisis en América Latina como una lucha Este-Oeste según su campaña retórica, como las actividades de sus enemigos al utilizar América Central para demostrar sus credenciales social-reformistas, aunque dicha postura pueda tener poco que ver con las realidades de la zona. Como escribió mi colega de IEA, el columnista Nick Thimmesch, "Los demócratas casi siempre van a América Latina con libros cívicos, sermones, caldo caliente y anticonceptivos". Por el contrario, los republicanos tienden normalmente a ignorar a esa gran masa de tierras con sus 350 millones de personas y le prestan atención principalmente cuando los intereses de la Guerra Fría aparecen en primera plana.

Implicaciones de la Controversia de las Falklands/Malvinas en las relaciones latinoamericano-estadounidenses

Debido a los problemas básicos de ignorancia, prejuicio y falta de empatía o comprensión con respecto a América Latina, que yo diría son el quid de nuestras difíciles relaciones políticas y diplomáticas en el área, permítanme ahora referirme a las implicaciones de la controversia de las Falklands/Malvinas en las relaciones. Nuevamente, debido a los obstáculos de espacio y tiempo, estas se enlistarán brevemente y en forma de proposiciones, entendiendo que son necesarias la elaboración y la calificación.

Las implicaciones de la controversia de las Falklands/Malvinas en las relaciones de Latinoamérica/EE.UU. me parece que son graves, dañinas y a largo plazo. No creo que esta crisis haya producido algo bueno, como tampoco creo que el daño pueda ser reparado fácilmente o pronto. Al mismo tiempo, debería reiterar que la actual crisis es una de las tantas que hay en una historia larga que data de hace 17 años y que ayuda a que disminuya más a largo plazo la presencia, poder e influencia de EE.UU. en todo el hemisferio..

1. Nuestra larga "relación especial" con América Latina ha sido dañada gravemente y puede estar moribunda. En esta crisis, en la que EE.UU. optó por su aliado preferido, eligió a Gran Bretaña. Esa elección fue considerada en todo el hemisferio como una elección entre una civiliza

cion latinoamericana y otra anglosajona. Comprendo las razones de la elección y también la falta de amor de muchos latinoamericanos y que otros tienen por los argentinos. Aún, la elección fue dura; y mientras que los latinoamericanos informados entienden la "realpolitik" del asunto, no olvidarán la elección realizada.

2. El antiamericanismo es predominante en este momento. Esto se da no sólo en aquellas naciones que son aliadas de la URRS, sino también en los amigos tales como Venezuela y Brasil. Se ha extendido no sólo en la juventud, organizaciones obreras y en la izquierda sino también en los círculos conservadores y de centro. Estamos acostumbrados y esperamos que así lo sea, a que el antiamericanismo provenga de la izquierda; lo que pesa más en las actuales circunstancias es el incremento tanto del nacionalismo como el antiamericanismo de derecha y de centro.

3. La disputa Norte-Sur se ha intensificado. Ya agravada "debido a los pasados agravios y la percibida inacción de EE.UU., la controversia de las Falklands/Malvinas es considerada en la mayor parte de América Latina y en otras partes como un caso deplorable de agresión por parte de las naciones industrializadas del Norte en contra de los países del Tercer Mundo del Sur. No puedo decir nada sobre la exactitud de estas percepciones pero se las cree así en la mayor parte de América Latina y allí como aquí las percepeciones a menudo son por lo menos tan importantes en la política como lo es la realidad.

4. Estos sentimientos me parecen síntomas de la disminución de la influencia de EE.UU. hace ya largo tiempo en América Latina, de los esfuerzos latinoamericanos para modificar su posición de dependencia vis-a-vis EE.UU., de la disminución de la presencia de EE.UU. en el área y nuestra presunción de hegemonía hemisférica y nuestro decayente control de los asuntos latinoamericanos. Dichas actitudes no se originaron con la crisis de las Falklands/Malvinas, sino que se han propagado como resultado de la misma. Como lo señaló el ex-director del Cuerpo de Paz, Joseph Blatchford, esta crisis aceleró el acercamiento de las naciones latinoamericanas hacia Europa Occidental, Japón, el Tercer Mundo, quizás incluso la no-alineación y la URRS porque "así esta el mundo hoy en día".

5. La crisis también dañó la credibilidad de EE.UU.. No sólo tomamos partido por los británicos sino que incluso cuando eramos aparentemente neutrales y participábamos de las negociaciones como pacifistas, estábamos en realidad ayudando a los británicos. Este hecho se ha publicitado más en América Latina que en EE.UU.

6. El sistema interamericano fue gravemente dañado. El tratado de Río que hace tiempo sosteníamos como un baluarte en contra de la expansión soviética, ya es sólo un difunto; la OEA se ha convertido en un foro antiamericano; todo el espectro de agencias interamericanas desarrolladas durante décadas se ven amenazadas; el sueño de una fuerza de paz interamericana es poco probable que resucite ahora; la vieja esperanza americana de algún día unir a la OTAN con la alianza hemisférica también se ha ido.

7. Mi apreciación es que casi seguro que habrá un aumento de la carrera armamentista en América Latina. No sólo Argentina querrá rearmarse sino que desencadenará una reacción en Brasil, Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Bolivia. La carrera armamentista no sólo se limitará a las armas convencionales; Argentina y luego Brasil pueden desarrollar una capacidad nuclear y América Latina ya no será más una zona nuclear libre.

8. En Argentina los resultados internos de esta controversia serán inmensos. Una nación ya profundamente dividida, es factible que se fragmente aún más y que se produzca una mayor inestabilidad económica y política. Argentina ya no puede considerarse más como cómplice de EE.UU. en América Central. Las mejores relaciones que se habían desarrollado entre EE.UU. y Argentina durante el año y medio pasado, ya se han ido. Argentina puede restablecer relaciones "normales" con EE.UU. pero esa "normalidad" de esa relación implica una desconfianza profunda y persistente y bastante antiamericanismo.

9. La mano de la URRS se ha fortalecido. Los soviéticos pueden ser la única nación que ha ganado en esta crisis. Esto no implicará un repentino vuelco de América Latina hacia la realineación con la URRS; los soviéticos seguirán manteniéndose a distancia. Pero esto sí implica vínculos comerciales y diplomáticos más fuertes con los soviéticos; nuevos avances hacia la no-alineación y la neutralidad; y una disminución de los lazos de dependencia de EE.UU. A largo plazo, la crisis puede resultar con una presencia soviética más fuerte en tales zonas estratégicas como el Atlántico Sur o la Antártida.

10. La crisis de las Falklands/Malvinas ha hecho que se forme un club antiamericano adicional de la izquierda en América Latina, mientras que también permite que Cuba y Nicaragua, que apoyaron pública y notoriamente a la Argentina, rompan el creciente aislamiento hemisférico al cual estaban sujetas.

11. Las relaciones de EE.UU. con América Latina, públicas y privadas fueron más difíciles en una gran variedad de asuntos. Los contactos normales son algo tensos ahora, las relaciones diplomáticas son tensas, se cancelaron una gran cantidad de programas culturales y de intercambio. América Latina no está en condiciones de separarse de EE.UU. o de imponerle sanciones abiertas en su contra, pero habrá sanciones leves. Analice este panorama que me dio recientemente un ministro de gabinete argentino: cuando haya contratos para represas, caminos, etc. y cuando haya licitadores europeos, japoneses y americanos, podemos estar seguros de que las compañías de EE.UU. no obtendrán los contratos.

QUE DEBERIA HACER EE.UU.?

Argumentamos anteriormente que los problemas en las relaciones entre Latinoamerica y EE.UU., agudizados por la crisis Malvinas, eran principalmente de largo plazo y, por esa razón, de difícil resolución. Por lo tanto, la crisis ayudó a acelerar un proceso de alejamiento que había estado subyacente durante cierto tiempo, pero la crisis misma fue el más reciente de una serie de acontecimientos que han tenido el impacto acumulativo de alejar más y más a EE.UU. y América Latina. Debido a que estas diferencias son tan básicas, y han ido gestándose durante largo tiempo, es difícil creer que puedan ser resueltas fácil o rápidamente. Sin embargo, podrían ofrecerse algunas modestas sugerencias para mejorar las relaciones de alguna forma - aunque sin tornarnos excesivamente optimistas sobre que (1) estas sugerencias puedan ser fácilmente seguidas o que (2) a esta altura lleven a un mejoramiento de las cosas.

1. EE.UU. debería adoptar medidas para restablecer su especial relación con América Latina - o lo que queda de ella. HAY lazos de historia, cultura, política, religión y una común herencia del Nuevo Mundo que merece énfasis. Por ejemplo, podemos desear enfatizar nuestra búsqueda en común por un gobierno democrático, pero en el actual contexto no podemos buscar imponer nuestras preferencias institucionales sobre América Latina. Antes que esto, debemos enfatizar el desarrollo institucional de Latinoamérica y sus esfuerzos por estructurar instituciones viables de acuerdo con su propia historia y cultura.

2. Debemos comenzar a restaurar el sistema interamericano. Esto puede significar una reestructuración de la OEA, una reestructuración del tratado de Seguridad, etc. Si esto es posible, y hasta qué punto, está por ser visto.

3. Necesitamos adelantar rapidamente la Iniciativa de la Cuenca del Caribe. Si esto es posible en un año elegido, y con una formación de fuerzas en contra, los miembros del Comité pueden juzgarlo mejor que yo. Si no aceptamos la ICC, sin embargo, los países actualmente democráticos, como la República Dominicana y

///

///...

Costa Rica, enfrentados a inmensas dificultades económicas, se pueden convertir muy pronto en nuevos El Salvador.

4. En todas estas areas, debemos recordar que se requiere acción, no retórica. Ha habido muchas especulaciones sobre por qué hicimos lo qué hicimos en la controversia Malvinas/ Falklands; ahora lo que América Latina está esperando son pasos concretos, preferiblemente en la esfera económica. Las acciones adoptadas sobre comercio, tarifas, y medidas de mercado hablarán mejor que las palabras.

5. Debemos terminar con la intromisión en los asuntos internos de los países cuyas tradiciones y políticas son a menudo diferentes de las nuestras y que sólo debilmente comprendemos. Me opongo a que, ya sean embajadores americanos, o congresales ejerciendo esencialmente roles pro-consulares en países en los cuales son nombrados, o que visitan, busquen imponer sus soluciones preferidas en países donde estas pueden resultar inapropiadas. Todos comprendemos que el otorgamiento de ayuda por parte de EE.UU. acarrea en sí misma una obligación por parte de Norteamérica, de controlar que los fondos sean gastados en forma apropiada, pero hay formas de hacer esto con sensibilidad y sin el crudo manejo que hemos apreciado recientemente. Tales intervenciones en los asuntos internos latinoamericanos sólo producen mayores resentimientos y anti-americanismo.

6. Debemos, a largo plazo, fortalecer nuestro intercambio cultural y nuestros programas de idiomas y areas de estudio. El hecho es que nosotros no comprendemos a América Latina muy bien y que América Latina no comprende a EE.UU. Estos falsos conceptos y los malentendidos en ambos lados fueron particulamente evidentes durante la controversia Malvinas.

7. Deberíamos comenzar con debates y conferencias sobre la importancia relativa que debe asignarse a las diversas regiones del mundo con las qué debemos relacionarnos. Está justi-

...///...

ficado el Eurocentrismo todavía, o debe haber otras áreas de mayor importancia? He visto recientemente cifras de que EE.UU. tiene ahora mayor comercio con el Tercer Mundo que con Europa Occidental y Japón juntos. Creo que debe haber ahora una reafirmación fundamental, basada en esos datos económico-politico-estratégicos, sobre la relativa importancia de las areas del mundo con los cuales tenemos importantes relaciones.

8. Debemos mostrar una mayor moderación en la utilización de América Latina, ya sea como un laboratorio para experimentación social o política, o como un respaldo para pronunciamientos políticos y posturas principalmente estructuradas para los fines de la política interna. La presión para "ordenar" un titular es grande, y América Latina no está a menudo en situación para responder, pero la realidad es que nosotros hacemos y decimos cosas con respecto a América Latina que no soñaríamos hacer con respecto a Europa, la Unión Soviética, China o el Medio Oriente. Este costo, actualmente, es demasiado alto para que nosotros continuemos dando como garantizadas nuestras alianzas con América Latina.

9. La controversia Malvinas ilustró nuevamente la necesidad de una buena inteligencia, señales claras, firmeza, directivas no-ambiguas en la política exterior. De un grado u otro, todos estos aspectos fracasaron en la crisis del Atlántico Sur. Algunas "inseguridades" en la política exterior son quizás inevitables en una sociedad del tipo pluralista y democrática que tenemos, pero hay también mucha más cabida para una mayor coherencia y coordinación de política.

10. Necesitamos ser más conscientes de la situación y discriminar con respecto a la dinámica de la política latinoamericana. Nuestra discusión es esta y otras crisis está a menudo expresada en términos de un conflicto presunto entre la dictadura y la democracia. Yo considero que esta es una dicotomía errónea y peligrosa cuando se aplica a América Latina y que impone varias situaciónes combinadas. Esto fuerza a América Latina a un estrecho político rígido y a una situación de elección alejada de sus propias realidades políticas, descarta la posibilidad de varios es-

...///...

tadios relativos entre estos puntos extremos, y en la realidad niega lo que ha sido el genio de la política latinoamericana y de sus políticos en soluciones ad-hoc y aveces apresuradas. Todavía, es precisamente en esos acuerdos combinados y ad hoc que posibilitan que América Latina se ajuste a las crisis, se acomode a los cambios, y progrese en sus esfuerzos por el desarrollo.

11. Sobre todo, convocaría a una nueva era de tolerancia, empatía y entendimiento con respecto a América Latina. Durante demasiado tiempo nuestras actitudes hacia esta área han sido caracterizadas por la ignorancia, el desdén, la condescendencia, y cierta vaga hostilidad. Estos aspectos fueron reflejados intensamente en la controversia Malvinas. Es tiempo que pongamos estos prejuicios de lado y comencemos a comprender a América Latina no en términos estrictamente americanos sino en su propio con- en su propio contexto, idioma, y ubicación. América Latina impondrá y debe hacerlo, su propio modelo de desarrollo, independiente de las preferencias de EE.UU. Es tiempo de que dejemos que América Latina sea América Latina.

Señor Presidente, he estado refiriéndome a esta moderación, empatía y compensión hacia América Latina durante 20 años. La experiencia, como bien puede comprender, no lleva a ser excesivamente optimista en cuanto a que las posibilidades para que muchas de estas premisas de política exterior y actitudes básicas con respecto a esta área sean fácilmente alteradas . Mis estudiantes y gran parte de la generación más joven comprende la necesidad de reordenar nuestras prioridades según sugerimos aquí, para una modestia desacostumbrada y cierta deferencia en nuestras actitudes, pronunciamientos y política hacia América Latina. Pero entre los funcionarios de mayor rango y en los ámbitos políticos, tanto entre los Repúblicanos y Demócratas, la urgencia intervencionista, y la presunción de que nosotros conocemos lo suficiente sobre América Latina, continua predominando. Ese supuesto, y a menudo la improvisación, la mala información, las iniciativas política etnocéntricas que surgen de eso, no descubren la raíz de nuestros problemas con América Latina.

Audiencias tales como estas pueden brindar un foro útil para llevar un mensaje a los políticos y líderes de opinión,

...///

...///...

Audiencias tales como estas, pueden brindar un foro útil para llevar un mensaje a los políticos y líderes de opinión como ustedes lo son, y para continuar el debate sobre el papel apropiado de EE.UU. y América Latina. Ese papel, según me parece, en las cambiantes circunstancias del presente, requiere que evitemos el sentido de superioridad matizada con disgusto con que siempre hemos mirado a América Latina, y que comencemos a ejercitar la comprensión, la empatía, y el entendimiento de los esfuerzos de América Latina para desarrollarse en forma autónoma, por si misma, y en términos de sus propios acuerdos institucionales. Al menos, la crisis Malvinas debería alertarnos sobre los intensos sentimientos nacionalistas en toda esta zona y el deseo de "marchar solos" si fuera necesario, y de que, en realidad de hecho América Latina no puede ya más contar automáticamente su alianza con EE.UU.-

----

1. Estos argumentos han sido presentados con mayor longitud en mis libros CAMBIO SOCIAL Y POLITICO EN AMERICA LATINA : LA TRADICION DISTINTA. (Amherst : Universidad de Massachusetts Press, 1982), LA LUCHA CONTINUA POR LA DEMOCRACIA EN AMERICA LATINA (Bouder: Westview Press 1980), y CORPORATIVISMO Y DESARROLLO NACIONAL EN AMERICA LATINA (Boulder: Westview Press 1981). Ver también los argumentos presentados en una edición especial del AEI REVISTA DE LA DEFENSA Y POLITICA EXTERIOR dedicada a la "Crisis en Centroamérica".

2. Estos argumentos están elaborados en forma provocativa en mi ensayo " ES AMERICA LATINA DEMOCRATICA - Y DESEA SERLO?" en LA LUCHA CONTINUA POR LA DEMOCRACIA EN AMERICA LATINA.

3. Según se aplicó en el tema de los DD.HH. y las diferencias entre EE.UU. y América Latina, ver mi ensayo titulado " La Democracia y los Derechos Humanos en América Latina: Hacia una nueva conceptualización" ORBIS (Primavera 1978) reeditado en DERECHOS HUMANOS Y LA POLITICA NORTEAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS (Washington : AEI, 1982).-

------

ADVERTENCIA

Damos a conocer, de este modo, nuestro pensamiento, para señalar, concisamente, los graves peligros que se ciernen sobre el horizonte político de la República en el corto plazo. Peligros éstos que, como lo vemos ya a diario, no harán más que reeditar, con mayor gravedad y virulencia, la situación vivida entre 1971 y hasta Mayo de 1973 y luego con su desemboque político que tanto daño material, moral y de vidas causó al país hasta Marzo de 1976.

La expresión de nuestro pensamiento queda, pués, señalada en este documento que damos a conocer a nuestras respectivas Fuerzas Armadas. Rompemos así, por esta vía directa, el silencio y la paciente observación que hasta ahora habíamos mantenido para no interferir en la acción de nuestros camaradas más jóvenes a quienes las circunstancias los habían y han llevado a tener la responsabilidad de conducir al país.

Al hacerlo de esta manera, interpretamos no vulnerar en nuestro carácter de soldados profesionales, principios y reglas disciplinarias al expresar nuestras inquietudes con toda franqueza, altura y decisión, asumiendo por ende la responsabilidad de sus consecuencias interpretativas.

Este documento pretende en síntesis, apelar a nuestros camaradas en actividad para que revean sus actuales decisiones y eviten la reedición, agravada, del salto al vacío a que se conduce a la República. Existe, por lo demás, una masa de sana ciudadanía civil que, tan preocupada como nosotros, vislumbra el penoso porvenir que se avecina y hacia el cual, incomprensiblemente la han conducido y la conducen las propias Instituciones Armadas que serán las primeras en sufrir la desarticulación posterior con la corrosión de su esencia y tradiciones.

1.- EXPRESION DE MOTIVOS

Nosotros, ciudadanos argentinos, que hemos servido a la Nación a lo largo de varias décadas, desde las Fuerzas Armadas como militares en actividad y desde la actividad cívica como militares en retiro luego; actores y espectadores, alternativamente, en las constantes luchas de estos años, pero siempre conscientemente responsables, sea en los hechos en que nos fué posible intervenir o en la inacción y el silencio a que nos sometieron en ocasiones los poderes públicos.

Afligidos ante la decadencia y frustración en que se encuentra la Patria.

Alarmados por los hechos políticos y militares que se vienen sucediendo desde el glorioso 2 de abril y los que venimos conociendo, parcial y fragmentariamente, desde el triste día de la rendición de Puerto Argentino.

Convencidos de que a la derrota militar y local en un campo de batalla se la está transformando en una derrota política, global, cuyo desarrollo, de no ser ya detenido, afectará a la Nación en su médula y a la Patria en la soberanía sobre su territorio, su mar y su espacio por generaciones.

Convencidos de que la ruptura del principio de autoridad en el alto mando del Ejército y la quiebra de la unidad formal en la conducción política que las Fuerzas Armadas venían ejerciendo, ponen a la vista de todos la existencia de un gravísimo mal que corroe la vida misma de las Instituciones Militares.

Convencidos de que el llamado "Proceso" toca a su fin sin haber logrado ninguno de los objetivos que fijó y prometió a la Nación, con la única salvedad de la derrota táctica de la subversión marxista.

Convencidos de que el "Proceso" aspira solamente ya a enterrarse piadosamente a sí mismo y - por propia confesión de sus actuales conductores - a entregar el poder político a los responsables de la gran subversión y descalabros consiguientes.

Seguros de que los partidos políticos masificados, sin dirigentes verdaderos, ganados por la demagogia y los compromisos electorales sólo ofrecerán al país opción entre males diversos.

Seguros de que esa situación, acompañada por Fuerzas Armadas espiritualmente disgregadas, no pueden sino conducir a la Nación al caos, a una nueva subversión más [illegible] que la ya vivida y a una situación [illegible]

te de los grandes de la tierra.

Nosotros, afligidos, alarmados, convencidos y seguros de todo lo dicho.

Nos proponemos

Asumir nuestra responsabilidad activa como ciudadanos argentinos y como miembros permanentes de las Fuerzas Armadas, en una actitud que va más allá de toda forma, respecto de los vínculos inasibles e inarrancables del espíritu que con ellas nos unen. Para lo cual:

Decidimos iniciar una acción esclarecedora en lo intelectual y ejemplarizadora en la conducta para iluminar la mente de los jóvenes camaradas, mostrándoles el camino posible de la recreación nacional y para templar su ánimo en las dramáticas y difíciles horas que se avecinan.

Apelamos también a la gran mayoría sin voz de nuestros conciudadanos para quienes la visión de los hechos y las propuestas que formulamos les están particularmente dirigidas.

II.- EL PROCESO, SUS CARACTERISTICAS, SUS FRUTOS Y SU FIN

1971 a 1976 fue el quinquenio de la agresión subversiva terrorista sobre el cuerpo social y político de la Argentina. Nos mostró una escalada de inusitada violencia, operando primero sobre el último gobierno militar declinante desde 1971 a 1973, sumido en las graves contradicciones de su conductor y luego sobre sucesivos gobiernos civiles, hijos del anterior, en los que la inmoralidad pública y la ausencia de autoridades nos entregaron casi inermes y anarquizados en las manos del terrorismo nacional e internacional.

La reacción de las Fuerzas Armadas, al ocupar el vacío de poder político en 1976, fué necesaria e inevitable. Así nació el autotitulado "Proceso de reorganización nacional", curiosa e inédita modalidad de gobierno - aparentemente sin cabeza personal - que viene conduciendo los destinos del país desde entonces y a lo largo de más de un lustro.

En 1976 el país todo - con la sola oposición del terrorismo activo y de sus padres ideológicos, aquí y en el mundo - otorgó un implícito aval al proceso; ésta logró así mano libre, estabilidad y una duración sin precedentes.

Quienes pensábamos en los bienes que podían y debían derivarse de la estabilidad política, estábamos lejos de imaginar que a pesar de semejante ventaja podr[illegible] llegar a vivir en la Argentina un fracaso de la magnitud y pro-

///.

fundidad de éste, en el que hemos venido a encallar, donde ahora se hunde el Proceso y luego se puede hundir el país.

¿Incapacidad, mediocridad, falta de imaginación, carencia de espíritu de lucha, ausencia de coraje civil, hedonismo, ambiciones espurias? ¿Cual de éstos vicios o suma de ellos están en la raíz del fracaso? No es nuestro propósito establecerlo en este lugar y ahora, aún cuando el respeto a la justicia, a la verdad y al bien común exigirá que se lo haga en oportunidad; por el momento preferimos atenernos a los hechos, a la dolorosa realidad, para buscar, más bien, las soluciones urgentes que la gravedad de la hora reclama.

Creemos que más allá de los nobles objetivos definitorios del Proceso y por cuya formulación él obtuvo un consenso general y positivo, ese intento de salvación nacional ha muerto irremediablemente; pero, lo que es peor, ha colocado a la Nación en un estado de postración moral y material sin precedentes.

El Proceso no arrojó los frutos que de él se esperaron, por culpa de quienes no tuvieron la necesaria y firme decisión de llevarlo adelante teniendo todo en la mano. Pero creemos que aún existen esas posibilidades si se sabe capitalizar los yerros tan groseros que los sectores políticos a diario están cometiendo.

El fracaso al que hoy asistimos responde, a nuestro juicio, a aquella falta de decisión y de firmeza antes señalada; a la comprensible y frecuente falta de aptitud de los mandos militares en actividad para saber moverse en función de gobierno y a su falta de perspicacia para seleccionar adecuados colaboradores, probos e idóneos, que aseguraran, desde el inicio del Proceso, una sostenida y muy firme coherencia.

También ha tenido nefasta y negativa influencia la incapacidad evidenciada para investigar y sancionar a altos miembros del gobierno que la opinión pública sindicaba y sindica como responsables de gravísimos delitos de corrupción administrativa.

Ahora, evidentemente abrumados y en plena orfandad de consenso y apoyo para pretender continuar por la errátil trayectoria impresa, preparan e implementan una salida Institucional, incierta y hasta tenebrosa, co-

[illegible] ción de un [illegible] los sectores políticos.

aislados o coligados podrán corregir; por el contrario y sin temor a equívocos, ellos se encargarán de agravarlos; de ésto estamos seguros.

Al parecer y es ésa la impresión que se tiene, los mandos de las Fuerzas Armadas que no supieron o no pudieron llevar adelante los fines del Proceso, estiman ahora que, acelerando su repliegue, pueden mitigar sus responsabilidades como representantes, en su oportunidad, de las Fuerzas.

Pero lo hacen sin apercibirse que cierran aún más la trampa en que han caído y la tan mentada institucionalización configurará, lisa y llanamente, el tiro de gracia que ellas mismas han de dispararse.

Resulta elemental que en estas graves situaciones de encerrona, en vez de rendirse con apariencias de ignominia corresponde, por lo menos, intentar una ruptura del cerco, ya sea para proseguir las operaciones y procurar alcanzar los objetivos trazados o bien atemperar la derrota mediante una hábil negociación política que asegure un porvenir.

Pero, si el Comando que conduce las operaciones no está o no se siente en aptitud de intentar la ruptura del cerco debe ceder el mando a quien o quienes se sientan con un mínimo de condiciones de ejecutar el intento, por el bien de salud de la República. También en procura de la preservación de la disciplina, evitando así que otros, quienes posiblemente tampoco desean una mal disimulada rendición ignominiosa, deban tomar, per-se, la iniciativa; ésto se encuentra dentro del campo de las posibilidades y hasta quizás de las probabilidades en la actual situación política. Ni para el menos avisado pueden pasar desapercibidas las malévolas intenciones que, en su esencia, conllevan la generalidad de los sectores políticos, en especial los mayoritarios, para con las FFAA. A éstas, hasta como Instituciones tradicionales y fundamentales, quieren vehementemente verlas sino desaparecidas al menos debilitadas, para poder llevar al país vaya a saber a qué tipo de situación social interna y de algún signo político internacional que, con seguridad, nada tendrá que ver con nuestra vocación, origen y tradición de país cristiano y libre.

Si en estos momentos, en que los hombres que gobiernan, demostrando [illegible] una inocente buena voluntad y predisposición para la entrega, sólo rec[illegible] como respuesta pública, apabullantes, distorsionadas y hasta [illegible] tetas por [illegible] los llamados interlocutores válidos de los

/////.

sectores políticos, casi todos ellos futuros conductores de los más altos destinos nacionales, es fácil imaginar cuales serán sus decisiones y procedimientos a partir del momento en que sean gobierno.

Se ha levantado la veda y casi de inmediato los políticos profesionales, se preparan, con la mayor virulencia, para entrar a saco a la República y en función de gobierno. Ello es visible, palpable y audible.

Hasta el bondadoso gobierno actual fué conmovido y tuvo, por intermedio de su Ministro político, con gran suavidad y evidente humildad, que llamar la atención a los sectores políticos, exhortándolos a una serena reflexión para que guarden, en lo sucesivo, la debida prudencia en sus actos y expresiones.

Es indudable que si éstas son las primeras muestras del accionar político de facción, el futuro inmediato puede deparar mayor virulencia, por cuanto muchos de dichos líderes políticos, además de ésto, son también profesionales agitadores sociales y hasta ideólogos de la guerrilla subversiva.

Les resulta pués fácil, en las actuales circunstancias tan complicadas, encontrar campo fértil para exacerbar espíritus y mentes proclives a la demagogia masificadora.

¿Qué ocurrirá cuando de las expresiones insultantes y malévolas agraviantes se pase a los actos de violencia social con su ya conocida escalada que termina con desmanes, crímenes y atentados?

¿Cuál podrá ser la actitud de los mandos más jóvenes que han enfrentado con total vocación, valentía y disciplina a las hordas guerrilleras que asolaron el país, cuando estén convencidos que un futuro gobierno político, entre las primeras medidas que tome será la de la revisión de lo actuado contra la subversión y se vean investigados y hasta sancionados por la justicia que en aquel momento impere?

Lo hasta aquí expuesto es bien conocido por la ciudadanía en pleno, sin distinción de civiles y militares. Ello no es novedoso pero debe ser crudamente ratificado: la quiebra total y definitiva del llamado Proceso de Reorganización Nacional terminará con la precipitada e incondicional entrega a los padres y responsables de la subversión, como todo parece ya [illegible]

Y este fracaso al que hoy asistimos es el fracaso de los mandos del Proceso. Pero es toda la dirigencia argentina, también la civil, que viene fracasando desde lejos. Lo peor del "pendulismo" no es que exista sino la incapacidad de uno y otro estamento para dar nacimiento a la madurez ordenada, justa y definitiva de la Nación.

De allí que ahora podamos concluir afirmando que el nuevo "turno" del péndulo no colocará en el poder a los mejores sino a cualquiera de los ya probados malos o peores. Ellos no son capaces de engendrar el país nuevo y ni siquiera unas nuevas y mejores Fuerzas Armadas.-

Sin embargo, de la conclusión antedicha no es posible ni justo terminar este apretadísimo análisis sin algunas referencias a lo que ha significado y significa la crisis desatada por la guerra del Atlántico Sur.

III.- ANALISIS GLOBAL DE LA CRISIS DE LAS MALVINAS

La gran virtud de la recuperación transitoria de las Malvinas ha sido la de sacar, durante ese tiempo, a la Nación de su marasmo, la de haber hecho comprender al simple y generoso hombre del común -el que constituye la galladura vital del verdadero pueblo argentino- que somos capaces de ponernos de pie ante los "grandes" de la tierra; que somos capaces de sacarnos las telarañas con que se ha pretendido envolver a nuestras inteligencias durante todo el tiempo que llevamos de vida "independiente" y aún más; que hemos podido sacudir el polvo de la colonización mental de que éramos objeto, colonización más grave y perniciosa que la de las mismas islas; que somos capaces de mostrar al mundo el verdadero rostro de occidente: éste, el que apenas existe, el nuestro, el de la Cruz, el rosario y la espada; un occidente casi no reconocido ni por la misma Roma; y por supuesto no aceptado por las Babeles que lo vienen traicionando desde hace tres o cuatro siglos.

Pero la lucha, la guerra lisa y llana, ha mostrado también las carnes enfermas de la Patria con su triste carga de descreídos, de traidores y cobardes; aquellos que aquí en el frente interno sólo esperaban la primera señal de la derrota para huir en desbandada, pero, eso sí, ocultando su pequeñez y su miseria buscando "chivos emisarios" y gritando por el costo [illegible]

//////.

llos que utilizaron los púlpitos para pedir a Dios, por una paz cualquiera, arrastrada, temerosa, barata, inconsistente; pero que nunca fueron capaces -cual sí lo fueron Liniers y los suyos- de pedir, de exigir - con el derecho con que los hijos exigen a su Padre- por la victoria de nuestras armas en defensa de la justa causa.

El Presidente de la Nación y Comandante en Jefe del Ejército del 2 de Abril, hizo un acto de fe y produjo un hecho singular, pleno de coraje, que asombró a la misma Argentina y al mundo entero. Por ello el país, de pie, se dispuso a vivir la gesta con sencillez, humildad y arrojo. Pero el Comandante no contaba con los instrumentos adecuados; el propio gobierno tenía en su seno, además de un número no pequeño de incapaces, a quienes no creían en la justicia de la causa, a quienes aceptaron como a regañadientes el hecho consumado, a quienes mantenían y mantienen relaciones "non sanctas" con el enemigo en el campo de la economía o en el más amplio y alto de la inteligencia y la cultura.

El 2 de Abril la Argentina fué lanzada a la guerra pero nunca jugamos en ella todos los medios de que disponíamos, ni en la política internacional, ni en la economía, ni en la acción psicológica, ni en la movilización honrada y posible de los verdaderos aliados naturales y ni siquiera en el orden estrictamente militar.

Por ello el 14 de Junio la rendición de Puerto Argentino, aún dolorosa, no tenía porqué aparecer como la de una derrota total. Si el gobierno y los mandos militares se hubieran mantenido con unidad sólida y serena, corrigiendo errores, habrían dado un gran ejemplo, podrían haber seguido comandando la guerra y llevar todavía al país hacia un destino mejor. Ello no fue así. Pero no casualmente. Y no fue así porque la quiebra de la aparente unidad en la cima del poder militar fue como el anticipo de lo que luego vamos conociendo de la realidad en el campo de batalla.

Sí, las carnes enfermas de la Patria han quedado al descubierto. No se trata pues, ahora, de cubrirlas en falso gesto púdico. Se trata de curarlas si verdaderamente la amamos como creemos amarla.

Las llagas que vemos no son solamente las de los órganos políticos, sociales, culturales, religiosos; lo son también de las mismas Fuerzas Armad

Esto no debe extrañarnos. El Ejército - bajo cuya designación, para simplificar, englobamos a las tres armas - nació con la Patria y con ella ha vivido todas sus vicisitudes, ha compartido las glorias y ha asumido las frustraciones y los desencuentros.

No nos dejemos engañar por los analistas políticos, por los sociólogos o por los periodistas y aún por los militares de hoy que, de golpe, cual novedad de la era atómica, se han tropezado con lo que llaman el "pendulismo" o la alternancia civil-militar ubicando su origen en 1930. Han olvidado, si es que la han conocido, a la verdadera historia argentina y aún a la universal. En la nuestra la milicia y la política nacieron juntas y frecuentemente mezcladas; dígalo sino Saavedra, padre civil de la Revolución de Mayo desde su cargo de Jefe del Regimiento de Patricios; dígalo sino Belgrano, Jefe de los Ejércitos de Buenos Aires en Paraguay y el Norte argentino, desde su condición original de abogado, escritor, pensador, economista y político; díganlo sino los cuarenta y cuatro Jefes de Estado militares y los cuarenta civiles que hemos tenido en toda nuestra vida independiente.

Pues bien, estas Fuerzas Armadas que nacieron con la Patria y vivieron y lucharon para ella; que cometieron errores y se equivocaron por ella y para ella; que defendieron a la libertad continental y a la integridad nacional en los campos de batalla de casi toda la América del Sur; que se fraccionaron una y cien veces en las guerras civiles, en revoluciones y en golpes de estado; sirviendo la más de las veces a ideas o grupos políticos de distinto signo que para ese fin antes las convocaron y comprometieron así como hoy las repudian; esas Fuerzas Armadas de siempre, están ahora tan enfermas cuanto lo están los demás sectores, miembros u órganos de la vida nacional.

Y por todo ello si decimos que hay que poner a la Nación de pie, ésto no podrá ser hecho sin poner de pie a las Instituciones Militares.

La subversión, también había puesto a prueba a las Fuerzas Armadas. Y el ser o no ser terminó con el triunfo militar, pero por debajo de los uniformes de la victoria subsistieron los viejos males. Aquellos cuyas raíces son: el formalismo, por encima de las esencias; la ausencia de una verdadera formación del carácter, del temple; la endeblez de los principios y conocimientos religiosos, filosóficos e históricos en la formación espiritual e intelectual; el no haber lanzado hace ya décadas a las instituciones militares ha-

cia una empresa nacional positiva, de riesgo y [illegible] y apertura de los espacios vacíos; el de haber dejado crecer en cambio una estructura pesada, burocrática, sin mística, y en la cual -si nos atenemos a los resultados obtenidos en la función pública de carácter ejecutivo y en la acción netamente profesional que se demuestra en el campo de batalla - han habido graves fallas de idoneidad, originadas en malos sistemas de selección para el acceso a las más altas jerarquías y cargos de responsabilidad.

Por todo ello no debe extrañarnos el flemón que ha reventado en Malvinas; tampoco debemos desalentarlos, pues de él, si se obra con firmeza, habilidad y perspicacia, debe salir la salud final.

IV.- EL NUDO GORDIANO

El fin de este ciclo catastrófico no puede seguir corriendo inexorablemente por el cauce que le han abierto los mandos actuales, pues su fin visible es el caos y la disolución nacional.

Como siempre lo muestra la historia el nudo gordiano no puede ser desatado por los enredadores de oficio; debe ser cortado por la espada filosa.

La gran paradoja, pero no por tal menos cierta; Solo las Fuerzas Armadas pueden sacarnos de esta crisis, a la cual ellas mismas, en este último tramo, nos han traído. De las Fuerzas Armadas ha de surgir, pues, la solución que ellas le deben a la Nación y se deben a sí mismas.

Pero, éso sí, la salud debe comenzar inexorablemente por las mismas Fuerzas Armadas, dentro de ellas. A tal fin las exhaustivas investigaciones para determinar responsabilidades, tanto en el campo militar cuanto en el más general del Gobierno del Proceso, deben estar a cargo de Oficiales Superiores que no hayan participado, con función oficial ninguna, desde el 24 de Marzo de 1976 y que gocen de un indiscutible y legítimo prestigio.

V.- LAS BASES DE LA RECREACION NACIONAL

Los males que venimos viviendo en instancia política general tienen varias raíces. Si acertamos a describirlas nos pondremos en el [illegible] de la curación, de la salud.

1.- Nos hemos organizado políticamente dando las espaldas a la realidad, negándola o por lo menos desvirtuándola en los hechos. Nos referimos a que en nuestro país la Nación fue hija de las Provincias. Así lo entendieron quienes desde el principio llamaron a la Argentina "Provincias Unidas del Su

La misma Constitución de 1853 se quiso federal, respetuosa de la soberanía de los Estados. Sin embargo ella fue violada y falseada desde el comienzo; y por éso se fue organizando, de facto, con abuso del espíritu de la ley Suprema, un Estado centralista, asentado en Buenos Aires, puerta del país interior y paulatinamente devorador de la sustancia nacional en todas sus manifestaciones, desde la cultura hasta la economía, pasando por la política.

Por todo ello puede afirmarse categóricamente: el Estado argentino ha sido y es, aún bajo formas democráticas, totalitario de fondo.

2.- El sistema de partidos, animado del mismo espíritu que antes describimos, se ha apropiado en exclusiva, del poder y de su ejercicio con desconocimiento de la realidad política y social. Su mecánica, con fines electoralistas, ha sido factor masificante de la ciudadanía y por ello ésta ha sido convertida en mera mercancía comicial. Asi pues, como todos lo sabemos y sufrimos, la partidocracia argentina no ha sido, por lo general, limpiamente democrática sino demagógica.

3.- En materia social la organización se fue constituyendo sobre las necesidades reales de sectores deprimidos de la población, atraída por la acción de dos polos: por un lado la lucha de clases como forma de obtener mejoras en su condición y situación; por otra parte fueron estimulados por la falsía y el manipuleo de quienes querían obtener allí una base para el logro y ejercicio del poder político.

4.- La ausencia de una adecuada organización judicial verdadera, operante, eficaz y rápida en todos los campos y niveles, sólo mitigada, a veces con verdadero sacrificio personal, por la existencia de unos pocos hombres probos. Ello hizo que la corrupción, la violación de las leyes, la prepotencia de los fuertes, encontrara su convalidación desde el ámbito de la justicia, sea en forma explícita, las menos, y las más de manera implícita, por el silencio, la ineficacia o la demora.

5.- Las graves deficiencias en la educación han hecho del argentino común un analfabeto virtual, en buena proporción; en otro porcentaje un bachiller lleno de conocimientos inútiles pues carece de filosofía, de hondura, de substancia y está atiborrado de datos de otras partes mientras desconoce la propia tierra; finalmente si es profesional es un escéptico que no cree en sí mismo ni en sus posibilidades creadoras dentro de nuestras fronteras.

6.- En política internacional dimos la espalda a [illegible]

rica interior y descuidamos el patrimonio fundacional del Virreynato. Así vimos achicarse la heredad perdiendo territorio y debiendo lamentar la secesión de otras provincias constituídas luego en Naciones independientes para mal de todos. Así atamos lazos con quienes no debíamos y los evitamos con quienes sí debíamos. La reciente crisis que estalla en Malvinas nos mostró claramente los errores seculares de nuestra acción intenacional.

7.- La penúltima raíz de nuestros males pertenece a ese complejo orden político-educativo-cultural, tan peculiar que se sintetiza en las Fuerzas Armadas. Ellas, como lo hemos insinuado al tratar el capítulo sobre Malvinas, también han obrado equivocadamente, dentro de sí mismas y respecto del país todo.

No han progresado en su organización, que debió tender a la unidad y más bien se han separado cuando no enfrentado. No han cubierto la larga paz exterior con actividades verdaderamente útiles para la Nación y a la vez moldeadoras del carácter de sus cuadros. Se han dejado ganar por la esclerosis y por otras apetencias ajenas a la esencia del orden guerrero. Y cuando, en distintas ocasiones, casi como debido producto del fatalismo político argentino, han debido asumir la conducción del país, han reincidido en errores y en carencias que pudieron haberse cometido una vez pero no reiteradas con tal frecuencia alarmante y desquiciadora.

8.- Terminamos esta descripción de las raíces de nuestros males por un párrafo que debió estar al comienzo pero hemos colocado aquí para que aparezca como síntesis de todas ellas. Nos referimos al orden moral.

Estamos en ésto gravemente enfermos y su expresión más cabal nos la ofrece esta realidad por la cual casi no tenemos recuerdo de grandes inmorales que hayan recibido pública sanción por sus faltas. Ni los subversivos, ni los depredadores de nuestra economía, ni los amasadores de fortunas ilícitas, ni los corruptores, ni los"influyentes" a sueldo de los poderosos de la tierra que han hecho de nuestro pobre país su coto de caza, ni los entregadores de la soberanía nacional - y así podríamos seguir con larga nómina - han recibido que sepamos el condigno castigo. Esto lo sabe todo el pueblo, le ha hecho perder la fe y afecta tanto a la dirigencia civil cuanto a la militar.

Remontando, por el camino inverso, a esta descripción de

males, ofrecemos los trazos capitales de un verdadero plan de Gobierno, el cual debe:

1.- Moralizar, dura y cuasi ferozmente, comenzando por las cabezas.

2.- Hacer Fuerzas Armadas nuevas, que constituyendo una verdadera unidad de guerreros estoicos, se purifiquen y purguen a sí mismas, adoptando, de manera visible e incuestionable, la vida ejemplar de aquellos que han sido modelo como el Padre de la Patria.

Dar a las Fuerzas Armadas la misión de abrir para los argentinos, el país interior, particularmente el inmenso y vacío ámbito austral, al sur del rio Negro, a la par que se preparan con total profesionalidad para las guerras que ya hemos visto son y serán posibles, tal vez inevitables.

3.- Replantear nuestra política exterior con vistas, como objetivo principal e impostergable, a constituir la Unión Iberoamericana, para desde allí, con ella y para ella, actuar respecto del resto del mundo.

4.- Modificar de raíz la Educación en sus formas y niveles para servir al objetivo principal de la misma: formar al ser humano para que alcance el fin para el cual fue creado, desde y en su comunidad argentina, en aptitud real para el trabajo honrado y creador, con profunda y consciente vocación cívica.

5.-Producir un cambio sustantivo en el orden de la Justicia a fin de que ella sea capaz de "dar a cada uno lo suyo", con total celeridad, incluyendo aquí la defensa de los derechos de cada habitante, la preservación del orden político y social y la satisfacción de la vindicta pública respecto de los grandes delincuentes.

6.- Reorganizar el orden social favoreciendo la existencia de numerosos y libres cuerpos intermedios, totalmente independientes respecto del estado; donde estén defendidos los oficios y las profesiones; donde estén representados y armonizados los legítimos intereses de capital y trabajo; donde la lucha de clases deje de ser el motor principal de su gestión; donde el logro de los fines legítimos se aparte de toda acción política de partidos; y donde el conjunto de los sectores y ramas de la producción de la economía puedan participar, con el Estado, en el dibujo y desarrollo del perfil que conviene a la Nación en ese campo.

7.- Modificar el sistema de partidos, adecuándolos a el ejercicio más pleno de su soberanía por parte de las Provincias, para que contribuyan a la elección de autoridades sin constituir una partidocracia demagógica.

8.- Retornar a las Provincias su legítima dosis de soberanía política, económica y cultural a fin de que puedan reconstituir y recrear a la Nación que un día formaron y que hoy deben renovar.

9.- Dar al Estado su verdadera dimensión, haciendo de él la herramienta fuerte y eficaz, para cumplir su función esencial de defensor celoso del bien común, pero con respeto casi religioso por el desarrollo de la actividad libre de los miembros de la comunidad.

V.- PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

Por todo lo dicho hasta ahora consideramos necesario exponer lo esencial e insoslayable de nuestra filosofía política general. Ella, como lo podrán advertir los lectores atentos de este trabajo, se asienta en nuestras más firmes y respetables tradiciones, en nuestra condición de miembros de una Nación que llegó a la vida independiente en posesión de una cultura varias veces secular, para ser libre y morada de hombres libres.

Por ello:

1.- Ratificamos la expresa declaración constitucional que reconoce a Dios como fuente de toda razón y justicia, esto es como legislador supremo, fundamento del orden moral, del derecho natural y origen de la autoridad.

2.- Reconocemos en el hombre un sujeto de derechos y deberes de acuerdo a su naturaleza y a su función en la sociedad.

3.- Reconocemos en la familia la primera y fundamental sociedad natural, célula de la sociedad civil y política, dotada de derechos y deberes que no derivan, en lo esencial, de la voluntad del Estado sino de la naturaleza misma del hombre y de las cosas.

4.- Peconocemos en el municipio una institución natural, nacida de la convivencia de familias vecinas y en orden a la atención justa y solidaria de sus inmediatos intereses y necesidades comunes.

5.- Reconocemos la existencia de las Provincias actuales com instituciones de derecho histórico que tienden a regular los intereses comunes de sus habitantes y municipios en un marco de derecho natural, acorde con el derecho positivo tradicional de la Nación Argentina. Ellas son, como Estados Fede

rales, las partes fundamentales e indisolubles de ese todo que es la República Argentina.

6.- Reconocemos, como connaturales a la sociedad a todas aquellas asociaciones constituídas libremente, por quienes se ocupan de una misma arte, profesión, oficio o actividad lícita, con fines lícitos; ellas deben gozar de sus propios derechos, dentro del marco de las exigencias, deberes y lineamientos que imponga el bien común.

7.- Creemos que el Estado Nacional debe procurar el efectivo goce de las legítimas libertades por parte de los individuos o sociedades intermedias entre el individuo y el Estado, orientándolas al bien común general, de acuerdo con el principio de: "Libertad para todo y para todos menos para el mal y los malhechores".

8.- Consideramos que toda autoridad pública debe suplir, ayudar y no suplantar ni reemplazar a cualquier otra autoridad que le dependa. El Estado no debe suplantar ni reemplazar a las actividades que los particulares pueden hacer bien, salvo que en su ejercicio vulneren el bien común.

9.- Sostenemos que la propiedad privada de bienes, tanto de uso cuanto de producción, es connatural al ser humano y por ello su legítima, racional posesión, debe ser garantizada y estimulada. El Estado debe fomentar esa propiedad favoreciendo que ella esté al alcance de todos y vigilando, celosamente, para que su uso no lo sea en detrimento del bien común.

10.- Consideramos que el trabajo, intelectual y físico, no es una maldición ni un privilegio sino la primera y fundamental herramienta de libertad de los seres humanos. Por ello el Estado debe favorecer, con la educación, a la necesaria capacitación de sus habitantes en orden a las vocaciones de cada uno y a las necesidades que plantee el bien común.

11.- La igualdad de los seres humanos ante la sociedad y las leyes que la Nación Argentina les debe reconocer, debe serlo sin detrimento de las desigualdades extrínsecas propias de su naturaleza y de los legítimos logros de cada uno. Eso sí, se debe recabar siempre la mayor responsabilidad a quienes más han recibido, a quienes más tienen y a quienes más altas funciones ejercen dentro del Estado y en la sociedad.

12.- La natural e inevitable existencia de desigualdades espirituales, intelectuales, materiales, económicas, [illegible]

propias todas ellas de la riqueza y variedad de las sociedades humanas, no justifican la existencia de las llamadas "clases" y menos aún la lucha entre estamentos distintos. Por ello el Estado debe tener la obligación y el deber ineludibles de propender a la armonía y concertación de sectores y grupos.

13.- El derecho positivo que fluye de la voluntad de los hombres no debe estar en contradicción con los principios del derecho natural que fluye de la sabia voluntad de Dios; ni la voluntad de las mayorías, por el sólo hecho de serlo, pueden alterar la Verdad y la Justicia.

14.- Consideramos capitales a los siguientes derechos de los habitantes de la Nación Argentina:

14.1. Ser respetados en su excelsa condición de criaturas de Dios, hechas a su imagen y semejanza.

14.2. Ser respetados en su derecho a buscar y conocer la Verdad.-

14.3. Ser respetados en su derecho a dar la vida, a recibirla cuando les ha sido dada y a conservarla.

14.4. Ser preservados, por obra de los poderes públicos, del escándalo y de toda acción perturbadora, desquiciadora del alma, en especial los niños y los jóvenes.

14.5. Ser respetados en su dignidad y buen nombre.

14.6. Practicar libremente su religión, siempre que ésta, aceptada por las leyes, no vulnere los principios morales cristianos y de la moral natural.

14.7. Recibir educación y educar a otros.

14.8. Expresar sus opiniones libre y públicamente en cuanto con ello no se vulnere el orden moral, el bien común y las leyes.

14.9 Ser juzgados conforme a leyes preexistentes y respecto de delitos taxativamente definidos por ellas.

14.10. Ser oídos por los poderes públicos en sus justos reclamos.

14.11. Ser informados de los actos del Estado excepto en aquellos casos en los que el secreto sea indispensable para salvaguardar a la seguridad de la Nación, sea en aspec

14.12. Trabajar en toda actividad lícita.

14.13. Ser retribuídos en justicia en sus prestaciones.

14.14. Recibir las prestaciones que libremente se convenga, según lo acordado por las partes.

14.15. Ejercer el derecho de huelga, salvo en los servicios públicos, en la administración pública, en los servicios de salud y en la docencia.

14.16. Ejercer toda clase de actividades lícitas de provecho propio y común, siempre que ellas no lesionen los derechos de otras personas o el bien común

14.17. Ser propietarios de bienes lícitos, lícitamente obtenidos y usarlos en provecho propio, en tanto no lesionen el bien común.

14.18. Asociarse con otras personas en orden a fines lícitos.

14.19. Producir, comerciar, intercambiar y usar servicios propios y de otras personas o asociaciones, referidos a elementos lícitos y con fines también lícitos.

14.20. Ejercer actividades profesionales con las condiciones que establezcan las leyes.

14.21. Ingresar al o salir del territorio argentino y transitar libremente por él.

14.22. Ser admitidos en los empleos y funciones del Estado, en las carreras militares, de seguridad y civiles que le dependan, según lo establezcan las leyes.

14.23. Ser respetados en su intimidad personal y familiar. El domicilio particular, la correspondencia y las comunicaciones son inviolables, con las excepciones y recaudos que determinen las leyes.

14.24. Ser defendidos contra la usura.

14.25. Tenerse por inembargables los bienes de uso fami-

liar, la vivienda y lo en ella contenido para satisfacer las necesidades primarias de la vida.

15.- El Estado no es DIOS, el Hombre no es DIOS, el Capital no es DIOS; Sólo DIOS es DIOS.

Artículo publicado en la revista
ARMADA INTERNACIONAL Nro.4/82 de
julio-agosto 1982.

LA GUERRA DE LAS MALVINAS: LAS VIEJAS ENSEÑANZAS CON ARMAS NUEVAS

Por Jürg MEISTER

La guerra no declarada, provocada de manera tan frívola por los argentinos para "recuperar" las Islas Malvinas, terminó en un desastre militar y político de gran repercusión para el agresor, y aún cuando todavía no tenemos todos los elementos que nos permitan sacar una conclusión definitiva y basada en todos los aspectos inherentes, podemos desde ya descubrir la moraleja.

Ante todo, es necesario tener presente que tanto los factores militares como los geográficos y los estratégicos han desempeñado, como siempre, un papel preponderante y decisivo en el contexto de las teorías clásicas de la guerra. Según todos los principios de una "gran estrategia", sabia y sana, los argentinos no hubieran debido nunca comenzar esta guerra puesto que no estaban en condiciones de ganarla. Con el objeto de proteger verdaderamente las "Malvinas" contra su reconquista, hubiera sido necesario, por lo menos, una guarnición de algo así como 50.000 hombres. Con 10.000 hombres solamente era imposible asegurar aún la vigilancia adecuada de las dos islas principales y de los 200 islotes, y aún menos defenderlos. En lugar de concentrar el grueso de sus efectivos en posiciones bien reforzadas alrededor de Puerto Stanley y de hostigar a los británicos con unos 20 "comandos" móbiles de 50 hombres cada uno, como máximo, los argentinos desperdigaron sus efectivos en tres o cuatro grupos que eran incapaces de prestarse un apoyo recíproco y que, en consecuencia, fueron sojuzgados, uno a uno, por las fuerzas británicas. Los argentinos no tomaron ninguna medida para realizar una guerra de movimientos preparando stocks de provisiones y de municiones disimuladas fuera de sus posiciones fuertes y, para peor, retiraron la mayoría de sus infantes de marina antes de que atacaran los británicos.

Otro error cometido por Buenos Aires fue la reivindicación, sin ninguna justificación histórica, de las Islas Georgias del Sur al igual que las otras islas situadas más al este, que eran indefendibles, y en las que el destacamento de ocupación, compuesto de un número puramente simbólico de hombres, fue obligado a rendirse sin disparar un tiro, permitiendo que Londres anotara su primer triunfo y a muy buen precio.

El viejo crucero General Belgrano tendría que haber sido trans-

ferido enseguida como batería antiaérea flotante y de apoyo para las fuerzas terrestres ubicándose en una posición cercana a la costa frente a Puerto Stanley, en donde sus quince cañones de 152 mm habrían resultados superiores, por lo menos desde el punto de vista del calibre, a todos los cañones transportados por los navío británicos. Lo que sorprende es que los argentinos no pusieran minas ni alargaran la pista del aeropuerto.

La razón de estas omisiones es que la Junta del General Galtieri estaba persuadida, con firmeza pero también sin ningún fundamento, de que Gran Bretaña no respondería a la agresión y que aún el envío de la Royal Navy no significaba nada más que una pantomima política. Es así que luego de su capitulación, el General Menéndez, Comandante en Jefe de las Malvinas, confesó a los británicos que él tampoco había creído en el desembarco británico. De acuerdo con este punto de vista, más bien impertinente, ni las tropas ni las posiciones argentinas estaban verdaderamente listas para el combate. Los dirigentes argentinos juzgaron las reacciones del gobierno y del pueblo británicos y también del Consejo de Seguridad de la ONU al igual que el de la administración norteamericana, de manera completamente irreflexiva. Aún más, se equivocaron en su juicio sobre la capacidad de reacción de la Royal Navy y de la Royal Air Force (RAF) y también lo hicieron en lo que se refiere a la gran capacidad de combate individual, por lo menos en lo que toca a los paracaidistas y los infantes de marina ingleses. Además, a los argentinos que se encontraban en las islas Falkland les faltaban los medios de transporte y en especial, los helicópteros, los refugios contra el frío, el agua potable, los aparatos de visión nocturna, los equipos de redio portátiles, los sistemas de dirección de tiro para los morteros y muchos otros "chiches"; es más, los soldados argentinos, contrariamente a los británicos, no eran aptos para las largas marchas cargando su mochila.

La marina argentina, que era inferior de todos modos, sufrió tal impacto con la pérdida del Belgrano que, al final de cuentas, quedó prácticamente anclada en los puertos argentinos, dejando al ejército aislado en las islas Falkland. Es cierto que esto permitió al grueso de sus fuerzas navales mantenerse como "fleet in being" y que se evitaron otras pérdidas pero estas medidas estratégicas, sin duda correctas a posteriori, no hicieron nada por disminuir las tensiones que ya marcaban las

Resulta sorprendente que la marina no haya dejado en la retaguardia por lo menos algunos navíos de ataque rápido, lanzamisiles, en las numerosas rías de las islas Malvinas con el objeto de asegurar un medio de comunicación entre los distintos grupos de fuerzas terrestres y atacar a la flota de desembarco británica en el momento crítico con el apoyo de sus propias fuerzas aéreas.

Todavía reina cierta incertidumbre en cuanto a las operaciones de los submarinos de ambas partes. De los cuatro submarinos que poseen los argentinos, al menos en el papel, parecería que solamente una de las naves viejas (americanas) y una de las nuevas (alemanas) estuvieron simultáneamente en el mar; una de ellas, el Santa Fé, se perdió ya el 25 de abril en las costas de la Georgia del Sur luego de su empleo incorrecto como transporte de tropas. De ambos lados parece que han habido problemas a causa de los torpedos, un problema que también afectó a los americanos y a los alemanes durante la segunda guerra mundial. La caza de submarinos resultó más bien infructuosa para ambos contendientes aunque en este campo los británicos gozaron de una expriencia mucho mayor.

Los británicos también fueron superiores en todo lo que fuera la "guerra sucia", tal.como la descodificación de mensajes de radio enemigos, la mala información, la trampa y el camuflaje, y también la propaganda y la infiltración, para lo cual contaron más tarde con la complicidad parcial de los habitantes de las Falklands. Según informaciones de fuentes privadas argentinas, las indicaciones basadas en las informaciones soviéticas que recibieron los argentinos provenientes de las observaciones hechas por satélite, por avión o por barco, resultaron falsas, desactualizadas y hasta peligrosas. Es probable que provocando de esta forma grandes bajas del lado argentino, Moscú contaba con forzar a los argentinos a caer en sus redes. Como consecuencia de las condiciones meteorológicas en el Atlántico Sur, las informaciones basadas en los satélites tenían una importancia muy relativa. La eficiencia de las comunicaciones radiales británica era muy superior, al extremo de que las comunicaciones radiotelefónicas de los Ghurkas,efectuadas en su propio idioma, no podían ser comprendidas por los argentinos.

Todavía no ha podido establecerse con certeza cuántos aviones perdió cada una de las partes y en el curso de qué operaciones.

Los británicos estiman que los argentinos perdieron 73 mientras que se encontraron intactos en las islas Falkland 50 abandonados, incluso 6 helicópteros y algunos aviones de combate a baja altura Pucará. A juzgar por las experiencias de las guerras anteriores, convendría agregar aquí la cantidad de aparatos perdidos como consecuencia de averías o tan dañados que debieron ser desmontados, lo que nos daría una cifra de 100 aviones de todo tipo, entre el 1 de abril y el 15 de junio.

Los argentinos, por su parte, admiten indirectamente cerca de la mitad de sus pérdidas pero no hablan más que de un solo helicóptero del tipo Puma, que resultara víctima de una avería, mientras que los británicos atribuyen la mayoría de sus pérdidas, por otro lado mucho menos elevadas, a accidentes, lo que hace rabiar a los argentinos. Resulta seguramente exacta la afirmación de que los argentinos perdieron más aviones que los británicos en las operaciones ofensivas en alta mar, y dado que estos últimos hablan de una gran cantidad de aparatos perdidos luego de accidentes a causa de las condiciones operativas penosas, es necesario suponer que lo mismo se aplique a los argentinos. De hecho, el número exacto de pérdidas tiene un papel muy poco importante ya que lo que cuenta es que lo que estaba en juego lo justifica. En el caso de los británicos, fue el precio de una victoria militar total mientras que los argentinos, por su parte, sufrieron una derrota local total. Lo que es seguro es que las dos versiones del avión de combate británico V/STOL Harrier dieron pruebas plenas de su capacidad y que no hacen lamentar el combate aéreo. Esto no implica de ninguna manera que si los aviones convencionales británicos hubieran sido utilizados en esta ocasión, no habrían dado mejores resultados aún. La gran distancia que separa la Isla de la Ascensión, unido al hecho de que desde el abandono del portaviones Ark Royal, a fines de 1978, la Royal Navy no dispone ya de otros de tipo pesado, obligó a los británicos a limitarse al uso del Harrier, que no está al nivel de los aviones de combate navales modernos desde el punto de vista de su velocidad, radio de acción y armamento. Los británicos pretenden haber destruído algo más de la mitad de los aviones enemigos con armas antiaéreas mientras que otros 25 fueron destruídos durante combates aéreos y aún en tierra, unos 23. De los 25 aviones abatidos en combate, la mayoría parece haber sido víctima del misil Sidewinder; los británicos anunciaron que de 27 de los lanzados del Harrier, 23 dieron en el blanco. Otras fuentes pretenden que cerca de 32 aviones argentinos fueron abatidos por los Harrier.

En lo que se refiere a los éxitos de los distintos sistemas antiaéreos británicos, ocho aviones enemigos fueron abatidos por el Sea Dart, por lo menos otros ocho por el Rapier, siete por el Seacat y seis por el Seawolf, o sea un total de por lo menos 29 aviones. El Blowpipe parece que no consiguió dar muchas veces en el blanco contra los helicópteros. Los Sea Dart y los Seawolf demostraron su ineficacia contra los misiles antinavales.

Todavía queda por aclarar a qué se debe atribuir el éxito relativamente reducido del lado argentino a este respecto. Los cañones antiaéreos de 20 mm y de 35 mm no habrían causado daños a los aviones que volaban a baja altura. Los argentinos sostienen que, ya durante el conflicto, sus pérdidas en aviones se habían visto prácticamente compensadas por la entrega de 22 a 24 Dagger provenientes de Israel, al igual que 10 Mirages de Perú, pero todavía queda por comprobarlo. Gran Bretaña recibió de los USA en la Isla de la Ascensión más de 6 millones de litros de carburante para aviones, además de municiones de 20 mm, de boyas sonar para la caza de submarinos, cerca de 100 misiles Sidewinder AIM-9L con un valor de 48.000 dólares cada uno, aparatos de detección de blancos mediante el uso de laser y radares para el Seawolf. En Gran Bretaña aviones cisterna americanos KC-135 reemplazaron a algunos de los aparatos británicos de este tipo que habían sido trasladados a la Isla de la Ascensión; por último, los norteamericanos entregaron también a Londres cierto número de informaciones de valor desconocido.

Los argentinos hundieron cuatro destructores y fragatas británicas, un gran buque de carga, dos navíos auxiliares de la Royal Navy así como un barco de desembarco, y dañaron otros 16, de los cuales 4 sufrieron daños graves, a pesar de que por el término "dañado" también se puede pensar en daños menores. No cabe ninguna duda de que los argentinos habrían tenido mucho más éxito si hubieran utilizado mejores detonadores de cohetes o si los proyectiles hubieran estado mejor regulados. Muchas bombas no dieron en el blanco o no explotaron hasta después de haber traspasado el casco de los barcos de medio a medio. Fue así como el 29 de mayo un avión argentino no identificado lanzó ocho bombas sobre el petrolero británico BRITISH WYE que transportaba 21.000 toneladas de carburante, unas 350 millas náuticas al norte de las Georgias del Sur. Tres de estas bombas no dieron

en el blanco pero se aproximaron mucho aunque sin explotar en tanto la cuarta dió en el puente, rebotó por encima de la borda y sólo explotó una vez que cayó al agua. Otro avión "desconocido" alcanzó con una bomba al petrolero norteamericano de 99.000 toneladas Hércules, que estaba vacío y que no tenía nada que hacer con ese conflicto, ya que se hallaba a 900 millas náuticas al norte de las Islas Falkland : la bomba tampoco explotó pero el barco, que en ese momento ya había puesto rumbo hacia el cabo de Río de Janeiro, sin embargo se vió obligado a hundirse voluntariamente dado que la operación de desarme de la bomba se presentaba como algo muy costoso y peligroso.

El éxito del Exocet lanzado a vuelo rasante desde un avión que había sido remendado en forma casera no tendría que sorprendernos ya que en 1967 los Egipcios consiguieron hundir por casualidad un viejo destructor israelí con un misil soviético Styx. Los israelíes desarrollaron a continuación las contramedidas y las tácticas necesarias y durante la guerra de 1973, ni siquiera uno de los Styx egipcio o sirio logró dar en el blanco, mientras que el misil israelí Gabriel se desempeñó en forma brillante. El hecho es que un misil teleguiado por radar es más fácil de "engañar" y de evitar mediante maniobras certeras que un obús bien apuntado. Durante las dos últimas guerras muchos son los buques, incluso los acorazados, que fueron mortalmente "heridos" por un solo obús bien apuntado (o por un golpe de suerte) sin que por ello se hayan preguntado los expertos si el obús volvía inútil a los grandes navíos.

Durante la segunda guerra mundial los alemanes concibieron la bomba voladora teleguiada del tipo FX-1400 cuyo blanco fue el navío del almirantazgo italiano Roma con 1246 hombres a bordo. El éxito del uso de esta arma, sin embargo, que puede ser considerada como el precursor de los misiles de nuestros días, dependía de la posesión, o la falta de la misma, por parte del oponente de su propia escuadra de cazadores. En el otoño de 1914, el submarino alemán U-9 hundió tres acorazados británicos en el espacio de algunas horas, más de 1600 hombres de tripulación murieron ahogados, sin embargo, estos acontecimientos no sirvieron para condenar los grandes barcos sino que produjeron, lisa y llanamente, nuevas medidas en el plano de la construcción naval y de la táctica adaptadas a las nuevas armas. Casi todas las pérdidas navales espectaculares pueden atribuirse a errores de construcción o a una mala maniobra y no a tal o cual arma especialmente eficaz y . presentando una amenaza particularmente peligrosa para un gran buque. En la historia naval, las flotas

compuestas casi exclusivamente de pequeños navíos no han sido convenientes hasta el presente: de todas maneras, en vista de las grandes distancias y el mar agitado que circunda las Falklands, los británicos no hubieran podido llevar a cabo las operaciones con barcos más pequeños que las fragatas. Los armamentos navales necesitan una plataforma que sea estable y, para poder cumplir esta condición, aún cuando el mar está sólo moderadamente agitado, hace falta que un barco tenga un desplazamiento de por lo menos 5000 toneladas. Con muy mal tiempo ni siquiera los acorazados ni los portaviones pueden usar su armamento. Por otra parte, la tripulación se fatiga mucho más rápido en los buques pequeños.

El material de guerra de nuestros días parece tener una tendencia cada vez mayor a conjugar una mayor sofisticación con una mayor precisión de dirección de tiro al igual que una susceptibilidad creciente a la interferencia: el hecho de que el adversario también pueda provocar interferencias en sus sistemas nos da mucho que pensar. A título de comparación, durante la segunda guerra mundial nunca se logró desviar de su curso un torpedo del tipo del japonés "Long Lance" que, provisto de una ojiva de 500 kilos y sin dejar rastros en la superficie, con un alcance de 11 a 22 millas náuticas, se desplazaba a una velocidad de 36 a 49 nudos, aunque se utilizaron contramedidas de interferencia acústica, magnética y otras. Por otra parte, tampoco se ha logrado desviar un obús o una bomba bien apuntados.

Los británicos corrieron algunos riesgos, sin duda por necesidad, que a posteriori pueden ser considerados como errores tácticos y que provocaron pérdidas. Pero, ante todo, la mayoría de los navíos británicos dieron prueba de fallas en su construcción, eran fácilmente combustibles y les faltaba estabilidad. El armamento desigual de cerca de 59 destructores y fragatas existentes con pocos cañones, armamento antiaéreo y antisubmarino incompleto, misiles de todo tipo, dio como resultado una situación en la que casi ningún navío puede cumplir una misión táctica por sí solo y, en consecuencia, necesita de dos o tres naves para protegerse entre sí. Como ocurre con frecuencia que faltan efectivos, una fragata que está preparada, por ejemplo, para la guerra antisubmarinos se encuentra abandonada a su propia suerte y se convierte en la víctima de un ataque aéreo. En general, el armamento antiaéreo y naval de los nuevos destructores y fragatas demostró ser insuficiente. Será necesario, tal vez, decidirse a construir un tipo de barco de escolta único, de

cerca de 5000 toneladas con un casco más redondeado, armado de un mínimo de dos cañones navales y en el que se tendrá que evitar el uso del aluminio. La mayoría de las fragatas británicas tienen la desventaja de que, para mantener su estabilidad, no pueden consumir más de la mitad de su combustible, lo que naturalmente restringe su radio de acción a casi el 50%. Cuando a comienzos de la batalla de Jütland , el 31 de mayo de 1916, dos de sus cruceros de batalla saltaron en pedazos luego de un par de disparos efectuados por los alemanes, provocando la pérdida casi total de la tripulación, el almirante David Beatty dijo a su segundo en el mando, con la habitual flema británica: "Hay algo que no funciona en nuestros malditos navíos hoy". Es posible que el contralmirante Woodward haya pensado lo mismo cuando el destructor Sheffield tuvo que ser abandonado después de haber sido alcanzado por un misil Exocet, que, según parece, ni siquiera explotó.

En Londres, la mayoría de los oficiales superiores de marina se habría mostrado muy escéptica frente a la operación británica y en abril parece que no hubo muchos voluntarios para el puesto de comandante en jefe de la fuerza de intervención. Sin embargo, la "dama de hierro" encontró, a ojos vistas, su "Drake" que reuniera las cualidades necesarias en cuanto a su capacidad profesional, seguridad, espíritu de iniciativa, coraje y suerte para llevar a cabo esta empresa. Como lo ponía de relieve el viejo Moltke, la suerte, a la larga, sonríe solamente al hombre valiente. La cualidad del comandante lo mismo que la de la tropa contribuyó más al resultado de la guerra en el Atlántico Sur que toda la tecnología del armamento.

FOTOS Página 6: IZQUIERDA: Un infante de marina británico observando un desembarco. Obsérvese el fusil camuflado

DERECHA: El sistema de misiles aire-tierra Blowpipe utilizado por los Infantes de Marina demostró su eficacia contra los blancos móviles de poca velocidad tales como los Pucará y los helicópteros.

Página 8: ARRIBA IZQUIERDA: Una nave de la Royal Navy intenta en vano dominar el fuego provocado por la explosión a bordo del Sheffield.

Página 8 : ARRIBA DERECHA: Una foto que muestra a los HMS Antílope en llamas en la proa dentro de la Bahía de San Carlos.

ABAJO IZQUIERDA: El buque de reabastecimiento Sir Galahad envuelto en humo

ABAJO DERECHA: En esta foto el HMS Sheffield antes de hundirse.

Página 10: IZQUIERDA: Soldados británicos junto a los restos de u Pucará caído. Algunas de las pérdidas del aparato bimotor se debiron a la DCA.

DERECHA: Especialistas británicos examinan los depósitos de napalm capturados al enemigo .

Página 12: IZQUIERDA: Infantes de marina británicos atrincherados luego del desembarco.

DERECHA: El cañón liviano de 105 mm de la ROF dio pruebas de su eficacia durante el conflicto de las Malvinas

Revista "ARMADA INTERNATIONAL"
Número 4/1982/F de Julio/agosto 1982